

№11 (917) НОЯБРЬ 2007 Обзор отличный!

За рулем



ВЫРАЗИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

ТЕСТ 146

SKODA FABIA • OPEL CORSA •
NISSAN NOTE

ПЕРСПЕКТИВА 26, 162
**ДЕБЮТЫ
И ПРОЕКТЫ**

ЭКСПЕРТИЗА 220
**ЖИДКИЙ
АГРЕССОР**



ТЕСТ 92

VOLVO C30 • BMW 120

**СТРЕЛЫ
ГЛАМУРА**

РЕЙД 320

**КОРОЛИ
ОБОЧИНЫ**

ISSN 0321-4249



9 770321 424007

07011





Почему Козлевич не пошел в такси?

Огромная вереница «мерседесов» уверенно поглощает своих пассажиров – посетителей Франкфуртского автосалона. Такси беспрерывно появляются и исчезают – нет ни суеты, ни давки. Как нет и мысли о том, что ты куда-то опоздаешь или вообще не доедешь. Опасения появятся позже, в Москве – вместе с разношерстной толпой извозчиков, беспардонно атакующей тебя в зале прилета «Шереметьево». Здесь – другой мир и свои законы.

Простите, а где же нормальные такси? Неужели в одном из самых дорогих мегаполисов мира не нашлось денег на те же «мерседесы»? Почему избранная власть заставляет нас платить за проезд какой-то бандитской шайке, которая «крышует» своих прикормленных бомбил? Или кто-то «наверху» не знает об этой проблеме? Тогда подсказываю «явки»: аэропорты – «Шереметьево» и «Домодедово», вокзалы – Ленинградский и Казанский, вещевые рынки – Измайлово и Лужники... Режим работы – круглосуточный: приезжайте и поймайте такси сами. И не забудьте попросить у водителя чек с квитанцией – мы же в Москве, черт возьми!

Проблем со служебным транспортом у главного редактора, конечно же,



нет – в наличии и машины, и водители, и собственные права. Но я прекрасно вижу, как задыхается мой город, которого давно уже «не хватает на всех». В итоге на очередную деловую встречу я отправляюсь своим ходом: выхожу на Садовое кольцо и просто поднимаю руку...

«Такси» подлетело мгновенно. Водитель раздолбанной в хлам «пятнашки» с шестизначным пробегом на одометре доставил меня в нужный переулок на Ордынке за 20 минут – через сплошные линии, красные сигналы и прочие «условности» нашего большого города. Цена экстрима – 200 руб. плюс ощутимая потеря нервных клеток: в салоне этой грохочущей тележки без зеркала заднего вида и с непристегнутым води-

телем было немного не по себе. А довольный заезжий наездник помчался вкалывать дальше – Москву он как-то знает и зарабатывает чуть ли не 5000 руб. в день. Для сравнения: когда через неделю в ту же точку пространства нас повезло заказанное заранее такси, то дорога заняла 31 минуту, при этом машину подали с десятиминутным опозданием. Цена удовольствия – 500 руб., но вместо чека добрый водитель подарил мне... незаполненную квитанцию: пиши, что хочешь! Кстати: обратная поездка на метро заняла 37 минут и обошлась в 17 рублей.

Какие выводы? Довольно неприятные: по всей вертикали власти на наших глазах нарушается Закон. Одни нарушители заправляют извозом в ключевых точках столицы, другие носятся по нашим улицам без лицензий, реальных техосмотров и ремней безопасности, третьи раздают липовые квитанции. Но чем лучше те, кто «не видит» всего этого? Что нужнее Москве – самое высокое здание в Европе или нормальные такси – с подушками безопасности, работающими кондиционерами и легальными чеками? И не надо валить все на гастарбайтеров за рулем: они всего лишь за-



полняют пустующую нишу. Прогнать их проще всего – достаточно пару раз напомнить, что их деятельность, не оформленная юридически, чревата конфискацией автомобиля! Но где замена этим ребятам? Которые, кстати говоря, часто выбирают кратчайшую дорогу за реальные деньги?

Между прочим, классического Адама Козлевича из Москвы никто не выгнал – он уехал сам. Когда понял, что не сможет конкурировать с прибывшими в столицу новенькими таксомоторами «Рено»...

Адам Козлевич

П. МЕНЬШИХ



40

С АВТОМАТОМ ПРОТИВ РОБОТОВ

СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №11 – 2007

3 В ПЕРВУЮ СРЕДУ

12 НОВОСТИ

РЕПОРТАЖ

26 И ДОЛЬШЕ ГОДА ДЛИТСЯ ГОД
Календарь новинок-2008

АВТОМОБИЛИ

40 ТАЙНА ТРЕТЬЕЙ ПЕДАЛИ
«Киа-Сид», «Тойота-Аурис»,
«Хонда-Сивик»

52 НА ПЛАНЕТЕ Т
«Мерседес» – универсал С-класса

60 ЦЕНТР СИММЕТРИИ
«Субару-Импреза»

70 НЕ ПОЛЬЗОЙ ЕДИНОЙ
«Ситроен-С2»

74 В АТАКУ!
«Джилли-Отака»

78 В КРАСНОЙ ЗОНЕ
«Альфа-Ромео-147»

84 НА КИЛОМЕТР В НЕБО
«Фольксваген-Фазон»

92 ГОРОДСКИЕ СТИЛЯГИ
БМВ-120i, «Вольво-С30»

102 МЕХАНИЧЕСКИЙ АПЕЛЬСИН
«Рено-Сценик Конквест»

106 ВООРУЖЕНА, НО НЕ ОПАСНА
«Мазда CX-7»

110 С ПРИЦЕЛОМ НА ЛИДЕРСТВО
«Рено-Лагуна»

118 ЖИВАЯ ИСТОРИЯ
Спецтест – от «Жигулей»
до «Приоры»

130 РЕБРА И ГОЛОВЫ
Семейство «Опель-Корса»

138 ВПИСАТЬСЯ В ЕВРОСТАНДАРТЫ
«Лада-Калина 1,4»

146 ЛЮБИТЬ ГЛАЗАМИ
«Ниссан-Ноут», «Опель-Корса»,
«Шкода-Фабия»

158 ГУСИНЫМ ШАГОМ
«Шевроле-Нива» в парке ЗР

160 ЭКОНОМНЫЙ ПЛАТИТ ДВАЖДЫ
«Грейт Уолл Дир» в парке ЗР

ЭКОНОМИКА

162 ЯРМАРКА ИНВЕСТИРОВ
Интервью с руководителями
ведущих компаний

174 ПЕРЕМЕНИ НАЗРЕЛИ
Интервью с президентом
«Группы АВТОВАЗ»

176 ВИНТИК, ШПУНТИК И ГАЕЧКА
Рынок комплектующих

182 КТО КОМУ НЕ НУЖЕН?
Россия и ВТО

184 ПАРА ПЕДАЛЕЙ ДА БУКВА «У»
Профессия – инструктор

ВЫСШИЙ КЛАСС

192 СУПЕРКАР С ЧЕМОДАНОМ
«Феррари-599 GTB Фьорано»

ВТОРЫЕ РУКИ

198 ОБОРОТНЫЙ КАПИТАЛ
«Хендай-Гетц» в деталях

204 ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД
Сдаем «Ниву» в трейд-ин

210 ПОДРОСТОК
«Мицубиси-Паджеро iO»

212 ЦЕНЫ НА СЕКОНД-ХЭНД

КОМПОНЕНТЫ

214 ХОЛОДНЫЙ РАСЧЕТ
Экспертиза батарей

218 РАБОТА НА ИЗНОС
Тест шипованных шин

220 ДО НУЖНОГО ГРАДУСА
Экспертиза антифризов

224 ГРАЖДАНСКИЙ ВАРИАНТ
Шина BF Goodrich

226 ДАЛЬНОБОЙЩИКИ
Двусторонние сигнализации

230 АСФАЛЬТ ШИПАМ НЕ ВРАГ
Зимняя шина Cordiant

232 ЭТО НУЖНО ВИДЕТЬ
Видеокамеры для парковки

236 НОВИНКИ ЭЛЕКТРОНИКИ

240 НА ПРИЛАВКЕ

РЕМОНТ И СЕРВИС

244 ПЕРЕДВИЖНИКИ
Аэрография

250 ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ РЕАКЦИЯ
Тест-ремонт «Шевроле-Лацетти»

256 СМЕНИТЬ ВСЕ!
Недобросовестный ремонт

258 В ПОГОНЕ ЗА МОЩНОСТЬЮ
Диагностика турбонаддува

262 «ПУСТЯЧОК» ЗАМЕДЛЕННОГО
ДЕЙСТВИЯ
Дефекты «Лады-Калина»

264 МОЛНИЯ ДЛЯ БЕНЗИНА
Системы зажигания

268 ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ
ЗАВОДОВ

ТЕХНИКА

270 И ТО, ЧТО НЕ ГОРИТ
Альтернативное топливо

278 СЛЕДУЮЩАЯ – МОЛОДЕЖНАЯ
Концепт «Ниссан-Миксим»



84 184
332 338

- 280 **АССА-2**
Словарь сокращений
- 282 **САМОВЫВОЗ**
Прицеп-универсал
- 284 **ЭКОНОМИТЬ МАШИНА НАУЧИТ**
Технологии «Ауди»
- 290 **БРИТАНСКАЯ ГОЛУБАЯ**
Концепт «Ягуар С-ХФ»
- 292 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ,
ИЗОБРЕТЕНИЯ**

СПОРТ

- 296 **ДЕБЮТЫ БУДУТ!**
Анонс «Гонки звезд «За рулем»
- 298 **«ЗВЕЗДЫ» ВОЗВРАЩАЮТСЯ
НА БЕГОВУЮ**
Интервью с В. Панченко
- 300 **ПЕРВОПРОХОДЕЦ ПЕТРОВ**
Серия GP2
- 302 **ВЗЯТИЕ КАЗАНИ**
Ралли-кросс
- 304 **ПАСЫНКИ КОЛЬЦА**
Гоночная серия RTCC
- 306 **ОРУЖИЕ ВОЗМЕЗДИЯ**
«Даллара-F304»
- 310 **С МИРУ ПО ГОНКЕ**

ТЮНИНГ

- 312 **ТЕХНОЖУК**
«Фольксваген-Жук»
- 316 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

БЕЗОПАСНОСТЬ

- 320 **ПА-ДЕ-ДЕ С ПДД**
Рейд: езда по обочинам
- 326 **ДЕЛО О ЛИХОЙ «ГАЗЕЛИ»**
Следствие ведет ЗР
- 328 **ВЫЛЕТ ВНЕ РАСПИСАНИЯ**
Крэш-тест «Лифана-Бриз»
- 332 **МЕРТВЫЙ СЕЗОН**
По следам громкого ДТП
- 334 **БЕЗЛИЧНЫХ ПРОБЛЕМ НЕТ!**
Кто отвечает за безопасность

КЛУБ

- 338 **ИЗ СНЕЖНОГО ПЛЕНА**
Штурмуем целину
- 344 **ЗАКОН ГОСТЕПРИИМСТВА**
Дегустация моделей
«Северсталь-Авто»
- 350 **ПАПА, ПОЕДЕМ В НЕАПОЛЬ!**
Путешествие (окончание)
- 356 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ...**
- 360 **НА КАКОЙ СВЕТ ЕХАТЬ?**
Из истории светофора
- 364 **ОТ СОКОЛЬНИКОВ ДО ПАРКА –
НА МЕТРО!**
Особое мнение
- 368 **НАШ КОНКУРС**
- 369 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**
- 370 **К 80-ЛЕТИЮ «ЗА РУЛЕМ»**

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

- | | |
|--|-------------------------------|
| 78 «Альфа-Ромео-147» | 102 «Рено-Сценик Конквест» |
| 92 БМВ-120i | 70 «Ситроен-С2» |
| 92 «Вольво-С30» | 60 «Субару-Импреза» |
| 160 «Грейт Уолл Дир» | 40 «Тойота-Аурис» |
| 74 «Джилли-Отака» | 192 «Феррари-599 GTB Фьорано» |
| 118 «Жигули» ВАЗ-2105 | 84 «Фольксваген-Фазтон» |
| 40 «КИА-Сид» | 198 «Хендай-Гетц» |
| 118 «Лада-Приора» | 40 «Хонда-Сивик» |
| 118 «Лада-Самара» | 158 «Шевроле-Нива» |
| 328 «Лифан-Бриз» | 146 «Шкода-Фабия» |
| 106 «Мазда CX-7» | |
| 52 «Мерседес-Бенц» С-класса
(универсал) | |
| 210 «Мицубиси-
Паджеро iO» | |
| 146 «Ниссан-Ноут» | |
| 130,
146 «Опель-Корса» | |
| 110 «Рено-Лагуна» | |



РЕТРО

- 374 **ПО БЫСТРОМУ
ЛЬДУ**
«Гонке звезд» – 30 лет
- 377 **ИСТОРИЯ С ДОСТАВКОЙ
НА ДОМ**
Ралли «Золотое кольцо»

АВТОСАЛОН

- 396 **НОВОСТИ ДИЛЕРОВ**
- 400 **МЕЧТЫ И РАЗОЧАРОВАНИЯ**
Анализ итогов Гран-при ЗР
- 404 **ЦУНАМИ НЕ ОСТАНОВИТЬ**
Китайские бренды в России
- 408 **ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ**



Для особ(о) избранных

Где, как не во Франкфурте, можно было полюбоваться на новый «Ламборгини-Ревентон» – ведь таких построят всего 20 экземпляров!

Новинка – спорткар, допущенный, однако, на дороги общего пользования. Его дизайн выполнен в ателье фирмы в Болонье, а имя – не что иное, как кличка боевого быка, на смерть забодавшего в 1943 году знаменитого тореадора Феликса Гузмана.

Углепластиковый тезка хотя и построен на базе «Мурсьелаго LP640», имеет свой, особенный облик, навеянный образами скоростных самолето-

тов. Воздухозаборники – как у истребителя! Необходимы они для охлаждения карбоновых тормозных дисков с 6-цилиндровыми суппортами. Оно и понятно: двигатель V12 в 650 л.с. разгоняет аппарат до 340 км/ч.

Дальнейшие авиационные аналогии напрашиваются при виде «торпедо»: тут три цветных дисплея, один из которых показывает ускорение в единицах g. Специальной кноп-

кой пилот переключает информацию, отображаемую на экранах. Тем временем передачи в коробке переключивает робот.

Высокие технологии обойдутся владельцам «Ревентона» в миллион евро! Но все 20 автомобилей уже проданы. Известно, например, что в Бирмингеме живет единственный в Британии счастливчик – будущий обладатель эксклюзива. Любопытно, а сколько

LAMBORGHINI REVENTYN

■ Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12х48х6496 см³; мощность – 478 кВт/650 л.с. при 8000 об/мин; максимальный крутящий момент – 660 Н·м при 6000 об/мин.

■ Трансмиссия: полноприводная; коробка передач – автоматизированная 6-ступенчатая.

■ Кузов: 2-местный 2-дверный; база – 2665 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4700х2058х1135 мм; снаряженная масса – 1665 кг. Шины 245/35R18 спереди, 335/30R18 сзади.

■ Максимальная скорость: 340 км/ч; разгон до 100 км/ч – 3,4 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 21,3 л/100 км.

«ревентонов» выделили на Россию?





Из жизни сумчатых

В семействе «Рено-Кангу» смена поколений. Первая версия популярного «каблучка» за 10 лет разошлась в количестве 2,2 млн. штук.

Автомобиль стал на 18 см длиннее, что при его назначении, конечно, благо, и отступил от аскетизма: обзавелся современной приборной панелью, улучшенной отделкой. В салоне всегда хорошая пого-

да (благодаря новой климатической установке) и тишина.

Асимметрично разделенное заднее сиденье складывается одним движением руки, образуя совершенно ровную погрузочную площадку. В некоторых комплектациях то же можно проделать и с передним правым сиденьем, что дает возможность перевозить грузы длиной до 2,5 м! При этом общий объем багажного отделения достигает почти трех кубометров.

Как бы ни был хорош кузов, он должен еще и ездить. На то – широкая гамма двигателей, два из которых бензиновые, а три – дизельные.

RENAULT KANGOO

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1598 см³; мощность – 78 кВт/105 л.с. при 5750 об/мин; максимальный крутящий момент – 148 Н·м при 3750 об/мин.

■ **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5-местный 5-дверный; база – 2697 мм; габарит (длина х ширина) – 4213х1829 мм; объем багажника – 660/2668 л; масса перевозимого груза – 800 кг; радиус поворота – 5,35 м.

■ **Тормозной путь со 100 км/ч:** 39 м; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,7 л/100 км.

Благодаря достаточно длинной базе «Кангу» обладает спокойным и невозмутимым нравом, к тому же «кенгуренок» оснащен полным набором систем безопасности: кроме базовых ABS, ассистента экстренного торможения, электронного усилителя тормозов, можно заказать систему курсовой устойчивости и противобуксовочную систему.



В хорошие руки

«Рособоронэкспорт» собирается продать большую часть акций АВТОВАЗа. По словам председателя совета директоров Сергея Чemezова, госкомпания намерена сохранить

лишь около 25% акций автопроизводителя. «Рособоронэкспорт» заинтересован продать блокирующий пакет акций стратегическому инвестору (его имя пока неизвестно,

переговоры о партнерстве идут с ФИАТОм и «Рено»), а еще около 25% акций предложили металлургическим холдингам «Северсталь» и «Металлоинвест». По оценке, приведенной Чemezовым, стоимость АВТОВАЗа – около 4 млрд. долл.

КОРОТКО

■ «Группа ГАЗ» планирует вскоре создать СП с бразильской компанией «Маркополо» по выпуску городских автобусов на Павловском автобусном заводе (ПАЗ). Собирают станут по полному циклу – со сваркой и окраской кузова. Машины поступят в продажу уже в текущем году по цене около 50 тыс. долл.

■ В Москве в музее техники на Ильинском шоссе прошел «Альфа-Ромео Рейсинг Уикенд». Соревнования ретроавтомобилей и новейших моделей компании дополнил мастер-класс по вождению олдтаймеров от первого российского постоянно участника «Милле Милья» (Mille Miglia) Бориса Баженина.

■ В Польше на заводе ФИАТ собрана миллионная «Панда». Из этого количества на родине остались лишь 82 292 «медвежонка»,



остальные разъехались по всему миру. На предприятии заняты 4200 человек, которые собирают в день 1400 автомобилей.

■ В Санкт-Петербурге началось производство кроссовера «Опель-Антара». В 2008 году «Дженерал моторс» планирует выпустить 2500 этих машин. Летом GM начала строительство завода в промзоне «Шушары» на 70 000 автомобилей в год. Когда он начнет работу, сборка «Антары» переедет туда. Пока же сборку этой модели ведут на территории завода «Арсенал».



Заряд универсальности

Кому придет в голову оснастить универсал 580-сильным мотором? Конечно, инженерам «Ауди»!

«Ауди-RS6 Avant» вобрал в себя очень многие передовые разработки компании. Усовершенствованный мотор V10 с непосредственным впрыском FSI (давление в топливной системе доходит до 120 бар) и двумя турбокомпрессорами не только очень мощный, но и развивает огромный крутящий момент – 650 Н·м, причем в диапазоне от 1500 до 6250 оборотов. Характеристики двигателя (он весит всего 278 кг) позволили немцам похвастаться еще одним достижением: каждая лошадиная сила машины «толкает» всего 3,5 кг.

Естественно, для реализации всех возможностей мотора

автомобиль оснастили фирменной системой привода «Кваттро». В базовой настройке межосевой дифференциал отдает 40% мощности передним колесам, а 60% – задним. Модернизировали программу работы автоматической коробки передач «Типтроник» – переключения теперь происходят быстрее. Система динамического управления движением DRC уменьшает раскачку кузова, способствуя надежному контакту с дорогой. А четко «прописать» скоростной поворот поможет усилитель руля «Сервотроник» с переменной производительностью, зависящей от скорости.

AUDI RS6 AVANT

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 10х40х5204 см³; мощность – 426 кВт/580 л.с. при 6250 об/мин; крутящий момент – 650 Н·м при 6250 об/мин.

■ **Трансмиссия:** полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5-местный 5-дверный; база – 2846 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4928х2051х1450 мм; снаряженная масса – 2025 кг; объем багажника – 1660 л; шины 275/35R20.

■ **Максимальная скорость:** 250 км/ч (ограничена электроникой); разгон до 100 км/ч – 4,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 13,9 л/100 км.

При этом догадаться, что перед вами заряженный автомобиль, позволяют лишь некоторые детали: например, большие колеса на оригинальных дисках или два толстых выхлопных патрубка. А зачем серьезному человеку декоративная мишура? То, что скрыто внутри, гораздо важнее!



КОРОТКО

■ Американский департамент безопасности дорожного движения NHTSA поднял планку требований к пассивной безопасности при боковом ударе. Это вынудит всех производителей устанавливать боковые эйрбеги с 1 сентября 2012 года, когда новые правила вступят в силу.

■ «Ленд-Ровер» подтвердил давно ходившие слухи о создании небольшого купе-кроссовера, меньшего, чем «Фрилендер 2». Модель будет бороться за сегмент малых кроссоверов класса «премиум» с такими соперниками, как будущий «Ауди-Q3». Концепт «беби-Ленд-Ровера» покажут на автосалоне в Детройте, а серийное авто поступит в продажу в 2009 году.

■ На заводе «Дачия» в Румынии в следующем году начнут делать пикап «Логан», построенный на базе универсала MCV. Его грузовая платформа длиной 1800 мм может поднять до 800 кг



груза. Еще 300 л для ценного багажа предусмотрено в салоне за спинками сидений. Под капотом установят бензиновый или дизельный двигатель, известные по тому же универсалу MCV.

■ В Великобритании новая редакция ПДД приравнивает курение за рулем к нарушению. Курящий водитель серьезно отвлекается от дороги, а это повышает вероятность аварийных ситуаций.



Утонченный спортсмен

Гость с туманного Альбиона – «Астон-Мартин DBS».

Водителя и пассажира спорткаров зачастую загоняют в спартанские условия, считая, что кроме рева мотора и визга шин пилота не должно интересовать ничего. У фирмы «Астон-Мартин» принцип другой – DBS оснащен по высшему классу. Спортивные сиденья с отделкой из алькантары (искусственной замши) и подогревом имеют 10 электрических регулировок с памятью на трех водителей. Для двух ездовых предусмотрено четыре подушки безопасности; фронтальные раскрываются в два приема, в зависимости от тяжести аварии. Есть в DBS автоматический климат-контроль, круиз-контроль,

бортовой компьютер, спутниковая навигация и многое другое. Джентльменам не придется отказывать себе в удобствах!

Но комфорт не мешает разгоняться и мчаться очень быстро. Шестилитровый мотор V12 выстреливает двухместное купе до сотни всего за 4,3 с. Отчасти этому способствует очень легкий (но прочный) кузов, собранный из пластиковых панелей на пространственной алюминиевой раме. Сцепление с асфальтом контролируют системы активного демпфирования и стабилизации. Тормоза вполне соответствуют динамике разгона – облегченные карбоновые тормозные диски CCM.

Компания планирует начать продажи в первом квартале 2008-го. Точную дату, как и цену, пока не назвали.

ASTON MARTIN DBS

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12х48х5935 см³; мощность – 380 кВт/517 л.с. при 6500 об/мин; крутящий момент – 570 Н·м при 5750 об/мин.

■ **Трансмиссия:** заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ **Кузов:** 2-местный 2-дверный; база – 2740 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4721х2060х1280 мм; снаряженная масса – 1695 кг; шины передние 245/35R20, задние 295/30R20.

■ **Максимальная скорость:** 302 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,3 с.



КОРОТКО

25 % немецких водителей готовы рассматривать китайский автомобиль в качестве следующей покупки. Таковы результаты опроса более тысячи человек, и это – несмотря на регулярные страшилки насчет плохой пассивной безопасности этих авто. Лишь 2% опрошенных заявили, что имидж марки имеет для них значение.

87 тысяч металлических стаканов-термосов китайского производства, которые бесплатно раздали в ходе рекламной кампании, попросил вернуть японцев концерн «Ниссан». Причиной стало повышенное содержание свинца в крышечках стаканов. Всего было изготовлено 142 тысячи опасных подарков.

10 лет исполнилось гибриднему силовому агрегату в серийном автомобиле. Первыми были легковая «Тойота-Приус» и менее известный автобус «Костер» (Coaster). В 2003 году на дороги выехал гибридный грузовичок «Дина» (на снимке).



40 % акций завода FSO купит у правительства Польши компания GM DAT. Завод станет совместным предприятием GM FSO.

Заокеанская гармония

В США совсем скоро начинаются продажи обновленной «Хонды-Аккорд».



Фирма продолжает четко разделять американский и европейский модельные ряды – этот «Аккорд» можно будет купить

HONDA ACCORD 3.5 V6

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х3471 см³; мощность – 200 кВт/272 л.с. при 6200 об/мин; крутящий момент – 336 Н·м при 5000 об/мин.

■ **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5-местный 4-дверный; база – 2800 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4935х1847х1476 мм; снаряженная масса – 1633 кг; объем багажника – 396 л; шины 225/50R17.

■ **Расход топлива** в смешанном европейском цикле: 10,7 л/100 км.

только в Северной Америке. Зато в двух кузовах – седан и двухдверное купе.

Дизайн отчасти утратил утонченные азиатские черты, автомобиль стал более угловатым, тяжеловесным. С большими размерами вырос объем багажных отделений и увеличилось пространство для водителя и пассажиров.

Интерьер получился очень уютным – известно, как трепетно янки относятся к комфорту в машине. Помимо обязательного набора, «Аккорд» снабдили Hands-free, аудиосистемой с 6-дисковым чейнджером и возможностью проигрывания файлов WMA и MP3, навигацией, в которую занесены координаты отелей, ресторанов и ноч-

ных клубов. На страже безопасности фронтальные и боковые двухступенчатые подушки, а также надувные занавески.

Независимо от типа кузова, автомобиль можно заказать с четырехцилиндровым 177-сильным мотором объемом 2,4 л либо с 3,5-литровой V-образной «шестеркой». Выбор коробок передач – пятиступенчатая механика или автомат с таким же количеством передач. Лишь для купе в самой дорогой комплектации предлагают механическую 6-ступенчатую коробку.

Машины для рынка США все же попадают в нашу страну стараниями «серых» дилеров. Наверняка появятся здесь и заокеанские «аккорды».





Чтобы понять, надо гонять

Австралийское подразделение «Дженерал моторс» обновило пикапы «Холден».

Принято считать, что пикап – рабочая лошадка, помогающая фермеру в перевозке того, чему не место в салоне. Но вот зачем нужны такие грузовички, как «Холден», прагматикам понять сложно: дорожный просвет небольшой, шины низкопрофильные, мест в салоне лишь два, а впереди – мощнейшая прожорли-

вая «восьмерка». Тем не менее находятся фанаты и у таких непрактичных авто. И не будем задаваться вопросом, поднимают ли они хоть изредка чехол над грузовой платформой.

Искать там совершенно нечего, а вот в салоне – двухзонная климатическая установка, престижная аудиосистема

с CD-чейнджером и интерфейсом Bluetooth, алюминиевые педали и обилие кожи.

Все это великолепие движет 6-литровый двигатель, который, однако, потребует за свою работу минимум 14,5 л на каждую сотню километров. Но если плестись со скоростью 105 км/ч, тогда хватит и 9,4 л.

HOLDEN VE Ute SSV

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8х16х5667 см³; мощность – 270 кВт/367 л.с. при 5700 об/мин; максимальный крутящий момент – 530 Н·м при 4400 об/мин.

■ **Трансмиссия:** полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

■ **Кузов:** 2-местный 2-дверный; база – 2939 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5055х1845х1476 мм; размер багажника – 2193х1477х486 мм; снаряженная масса – 1075 кг.

■ **Расход топлива в смешанном цикле:** 14,5 л/100 км.



Поиски вечности

Автомобили вскоре перестанут ржаветь, потому что... будут сделаны из нержавеющей стали. По крайней мере, так видит будущее международная группа исследователей, в которой участвуют «Ауди», БМВ, «Даймлер», ФИАТ, «Дженерал моторс», «Форд». Интерес к недешевому материалу возник из-за

противоречивых требований – снижать массу авто и повышать его пассивную безопасность. Потому именно в силовом каркасе кузова и найдет себе место нержавейка. Средние стойки (на снимке) были испытаны в крэш-тестах, ряд деталей уже опробован в автомобилях «Порше», «Ауди».



КОРОТКО

■ Мировая премьера семиместного вседорожника KIA пройдет на автосалоне в Детройте. Автомобиль унаследует черты концепта «Меса», но получит другое имя. Сборка намечена в Южной Корее, а не на новом заводе KIA в США. У новичка будет третий ряд сидений; по размерам он превосходит «Соренто», однако не заменит эту модель.

■ Производство нового «Роллс-Ройса» начнется летом 2008 года в Англии. Двухдверное четырехместное купе 101EX дополнит семейство «Фантом»; седан, седан с удлиненной базой и «Дропхед купе». Автомобиль получит семейный 6,75-литровый двигатель V12 мощностью 453 л.с. с моментом 720 Н·м. Но кузов будет короче, чем у седана, а шасси и подвеска переработаны, чтобы удовольствие от вождения получал водитель.

■ Сразу три новинки рынка – «ФИАТ-500», «КИА-Сид» и «Пежо-308» – получили по 5 звезд в независимом крэш-тесте по программе EuroNCAP.



■ На немецких АЗС появилось топливо «Супер+Е10» – смесь бензина с октановым числом 98 и 10% спирта. Оно позволяет снизить выбросы углекислого газа на 15 г/км. Стоит отметить, что в Германии законодательно предписано разбавлять любой бензин двумя процентами спирта.



Ожившая мечта

Отложенный в долгий ящик концепт «однолитрового» автомобиля «Фольксваген» все же станет серийной реальностью. Прогресс в технологии привел к тому, что пластиковый кузов, обходившийся ранее почти в 45 тысяч евро, се-

годня можно изготовить всего за 5 тысяч. Двухместный автомобиль, почти не расходующий топлива, появится на конвейере в 2010 году. Так по крайней мере считает глава наблюдательного совета концерна Фердинанд Пиех.

Меньше кнопок



Фирме «Пре» принадлежит оригинальная концепция клавиатуры для автомобиля. В зависимости от выбора энкодером нужного раздела одни и те же кнопки приобретают разное назначение,

отображаемое светящимися символами. Без такой системы пришлось либо ставить слишком много кнопок, либо управлять через экранное меню, что многим не нравится.

Тяни-толкай

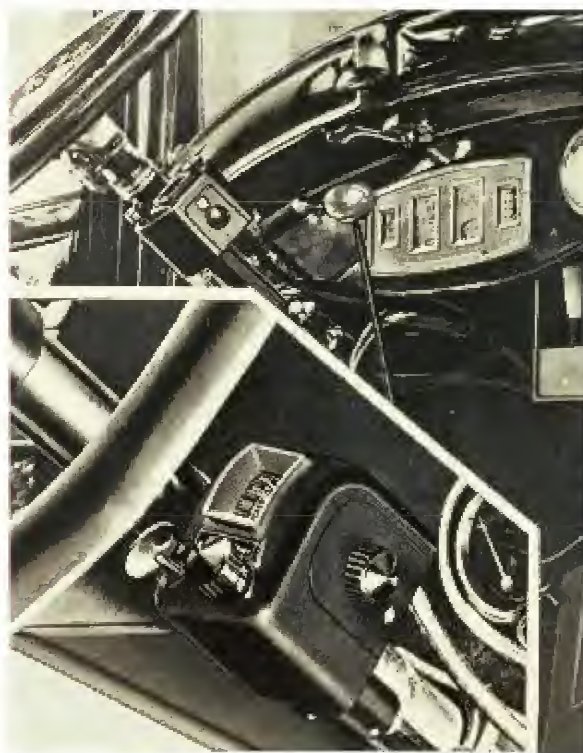
Фирма «Хеггеманн» представила во Франкфурте 4-местный автомобиль «Лоремо» (Low resistance mobile) массой всего 600 кг. Ради аэродинамики пришлось усадить пассажиров попарно спиной друг к другу, организовав вход и выход через «багажник» и «ка-

пот». Впрочем, мотор не мешает: двухцилиндровый турбодизель разместился посередине между спинками сидений. Расходуя менее 2 л/100 км, «Лоремо» должен развивать 160 км/ч и стоить около 15 000 евро. Производство намечено на 2009 год.



ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. НОЯБРЬ

Дата	Название	Место
1-3	NACE – International Autobody Congress & Exposition. Выставка индустрии ремонта аварийных автомобилей	США, Лас-Вегас, Mandalay Bay Convention Center
11-16	Saudi International Motor Show. Международная автомобильная выставка	Саудовская Аравия, Джидда, Jeddah International Exhibition & Convention Centre
14-16	Логистика. Транспорт. Склад. Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка	Россия, Владивосток, ул. Светланская, 103 (здание цирка)
14-18	Dubai Motor Show. Ближневосточная международная автомобильная выставка	ОАЭ, Дубай, Dubai International Exhibition Centre
17-25	Motor and Commercial Vehicle Exhibition. Выставка автомобилей и коммерческого автотранспорта	Франция, Тулуза, Parc des Expositions de Toulouse
21-24	International Exhibition of Bus & Coach. Международная выставка автобусов и автобусного бизнеса	Италия, Верона, Veronafiere
30-2.12	Barcelona Tuning Show. Выставка автомобильного тюнинга	Испания, Барселона, Fira de Barcelona



Ретрорадио

75 лет исполнилось автомобильному радиоприемнику. Первая серийная модель была представлена 19 августа 1932 года фирмой «Блаупункт» на международной радиовыставке в Берлине. Та новинка – «Аутосупер 5» стоила до трети цены всего авто и разошлась в 400 экземплярах. Весила «музыка» 15 кг и требовала для монтажа 10 л объема!



И дольше года длится год

Крупнейшие автомобильные выставки перестали быть для нас лишь диковинными шоу. Теперь при взгляде на дебютанта спрашиваем: «Когда будет в России?!» Календарь новинок на следующий год и два оставшихся месяца нынешнего на основе премьер Франкфуртского автосалона составил Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.



SUBARU TRIBECA

«Субару» готовится покорять рынок не столько мощными моделями, сколько доступной ценой машин с раллийной управляемостью и полным приводом. Очередное поколение «Импрезы» (см. раздел «Автомобили») – первая ласточка новой политики компании. В базе машину оснащают 1,5-литровым 107-

сильным мотором, 2-литровый развивает 150 л.с., есть и 2,5-литровый с турбонаддувом. По заверениям российского представительства фирмы, ставку делают именно на бюджетную 1,5-литровую версию: стартовая цена 577 500 руб.

Еще одна новость – модернизирован вседорож-

ник «Трибека». Перемены коснулись не только внешности (она отныне менее экстравагантна). Для многих важнее новый автомат, чьи отклики на акселератор стали, как обещают, быстрее. Подготовили и новый мотор объемом 3,6 л. Трансмиссия – фирменный полный привод



Кадзуси Йошида, глава представительства «Субару» в России: «Импреза» до сих пор была седаном. Теперь – хэтчбек, стильный и красивый. Конечно, у машины симметричный полный привод, оппозитный мотор. Выбор двигателей удовлетворит клиентов самого разного уровня, сделавших выбор в пользу полноприводных автомобилей».

(Интервью главного редактора «За рулем» с первыми лицами автомобильных компаний читайте в разделе «Экономика».)

«Субару». «Трибеку» ждем к январю.



MAZDA 6

Россия стала первым рынком для обновленной «Мазды-6»! Несмотря на радикально переработанную внешность, под кузовом практически те же, что и у предыдущей модели, подвески. Двигатель объемом 2,5 л (170 л.с.) пришел на смену 2,3-литровому. Более доступные 1,8 и 2,0 л, а также дизель (который у нас

не предлагают) перекочевали с модели предыдущего поколения. Новая «шестерка» стала солиднее – выросла на 65 мм в длину и 15 мм в ширину, отделочные материалы салона «подорожали».

Компактная «Мазда-2» (ЗР, 2007, № 8) впервые появится у дилеров чуть позже – в апреле.

Успешно обновив «Мини» менее года назад, модельный ряд дополняют экстравагантной модификацией: «Клубмен», начиная от центральной стойки, – иной автомобиль. Доступ в объемистый багажник открывают две распашные дверцы, а по левому борту оставлена одна

дверь – водительская. «Клубмен» – полноценный 5-местный автомобиль: задним пассажирам подарили 80 мм пространства для ног. Садиться в машину (выйдя из клуба), компании предлагается и через правую дополнительную дверь – она распахивается против движения.



MINI COOPER D

ДЕКАБРЬ 2007

MERCEDES-BENZ C



Давняя любовь к седанам не иссякла, но и численность приверженцев универсалов растет. Поклонникам активного отдыха стоит приглядеться к «Мерседесу» С-класса. Лыжи, сноуборды, велосипеды го-

раздо сподручнее перевозить в машине, а не на крыше. Универсальный С-класс справится с этой задачей отлично – объем грузового отсека можно довести до 1500 л. Подробнее – в разделе «Автомобили».

ФЕВРАЛЬ 2008

На Франкфуртском салоне «Форд» не единожды преподносил сюрпризы. В феврале мы сможем заказать машину, премьера которой оказалась весьма неожиданной даже для специалистов. Обновленный «Фокус» спереди – помесь «Мондео» и С-тах – тот же разрез фар, та же трапеция радиаторной решетки... В первый мо-

мент показалось, что это вообще абсолютно новый «Фокус», но профиль и задняя часть практически не изменились. Внутри с фотоаппаратом пока не пустили, но кое-что разглядеть удалось: появилась кнопка запуска мотора (опция), новые ткани обивки, немного изменены консоль и комбинация приборов.

FORD FOCUS



МАРТ 2008

«Хёндай» всю проводит «инвентаризацию» модельного ряда в Европе силами центра в Рюс-сельсхайме. Новым машинам попутно присваивают индексы вместо имен. В том, что хэтчбек i30 станет в России успешным, сомнений нет: ведь покупатели с удовольствием берут его близнеца «КИА-Сид» калининградской сборки.

Технически модели практически идентичны: длина чуть больше 4 м, колесная база 2,65 м, бензиновые двигатели объемом 1,4; 1,6 и 2,0 литра мощностью 108, 122 и 140 л.с. Фирма «Хёндай» наметила себе в конкуренты не корейских и даже не японских одноклассников, а немецких – в частности, популярный «Опель-Астра».

HYUNDAI i30



JAGUAR XF



Серийный «Ягуар-XF» – логичный шаг после шумного успеха концептуального С-ХФ в Детройте. Поговаривают, в этой машине «Ягуар» видит спасительную соломинку, которая поможет преодолеть затянувшийся кризис. Используя относительно свежую платформу «S-Тайп», автомобиль облачили в элегантный кузов, показав качество, едва не забытое

«Ягуаром», – смелость! Двигателей – четыре, все так или иначе знакомы. Открывает список 3-литровый мотор мощностью 240 л.с. и 2,7-литровый турбодизель 210 л.с. «Шестерка» объемом 4,2 л (300 л.с.) также унаследована от модели «S-Тайп». Наиболее мощная модификация получила восьмицилиндровый мотор мощностью 420 л.с.

AUDI A4



Группа «Фольксваген» занимает один из самых больших павильонов. Вокруг «Ауди-А4» кружили люди с рулетками и цифровыми «мыльницами», снимая каждую кнопку и измеряя даже длину дворников. Неудивительно – автомобиль совсем новый! А4 создан на той же платформе, что и купе А5 (ЗР, 2007, № 6). «Четверке» увеличили колесную базу. Пока ее оснащают двумя бензиновыми (1,8, 160 л.с. и 3,2 л, 265 л.с.) и тремя дизельными (2,0 л, 143 л.с.; 2,7 л, 190 л.с. и 3,0 л, 240 л.с.) моторами. Коробки передач – 6-ступенчатые механика и автомат, а также вариатор. Трансмиссия, как и прежде, передне- или полноприводная с дифференциалом «Торсен». Новые – рулевое управление с изменяемым передаточным числом, подвеска Drive Select, позволяющая варьировать жесткость, адаптивный круиз-контроль.

Модернизацию прошел некогда культовый в России вседорожник «Джип-Чероки». Машину не узнать: она совсем не похожа на предшественницу и при этом весьма напоминает современных собратьев по модельному ряду, в частности «Коммандер». В унисон нарочито грубой внешности исполнен салон – рубленые панели из жесткого пластика. В дорожных версиях – огромный сдвижной люк, причем матерчатый. Проходимость «Чероки» по-прежнему обещает быть на высоте – в активе полный привод Selec-Trac II с режимом 4WD Low, включающим понижающую передачу и блокирующим межосевой дифференциал. Двигатели без изменений – 3,7-литровая бензиновая «шестерка» (205 л.с.) и адресованный в первую очередь европейцам 177-сильный турбодизель.



JEEP CHEROKEE

АПРЕЛЬ 2008

SKODA FABIA



Автомобили чешской фирмы пользуются в Европе репутацией бюджетных «фольксвагенов», а потому появление «Фабии»-универсала – весь-

ма приятная новость. Ценовая политика «Шкоды» в России несколько иная, а значит, ждать чудес не приходится – «Фабия-Комби» не

дешевле конкурентов. Официальной информации о ценах пока нет, но, учитывая, что базовый хэтчбек стоит 330 000 руб., за универсал



Детлеф Виттиг, председатель совета директоров «Шкоды»: «Дизайн у «Шкоды» полностью чешский. В зависимости от модели, автомобиль состоит на 60–80% из деталей, произведенных в Чехии. Мы заимствуем у «Фольксвагена» двигатели, но и это не главное. Основное – это тонкое понимание того, что хочет потребитель, какие технические новшества и другие новинки доставят клиенту радость».

попросят не менее 360 тысяч. Дизельных моторов по-прежнему не предлагают, ограничиваясь бензиновыми мощностью 69–105 л.с.

PEUGEOT 308



От пяти- и трехдверных хэтчбеков «Пежо-308» посетителей выставки не отогнать – предшественника с индексом 307 любят не только во Франции, но и в Германии.

Внешность подогнали под современную стилистику «Пежо», причем оформление передка зависит от комплектации. Приятная неожиданность – отделка са-

лона: пластик теперь мягче, ткани благороднее. Дизели до России не доедут – в продаже появятся модификации с бензиновыми моторами 1,4 и 1,6 л мощностью 95–150 л.с., коробки передач – 5-ступенчатая механи-

ка и 4-ступенчатый автомат. На стенде был и универсал 308SW «Пролог»: этот пока числится концепт-каром, но готов к запуску в серию к середине 2008 года. Ну а продажи хэтчбеков 308 намечены на весну.

PEUGEOT 308SW



МАЙ 2008



FIAT 500

Одно из авторитетных европейских изданий в день открытия автосалона посвятило FIAT-500 первую полосу. Причем поминая нынешний... «Смарт». Последний охотно покупают итальянцы, а с появлением «пятисотого» ситуация может радикально измениться! Чрезвычайно харизматичная машина, созданная по мотивам «Чинквеченто» 50-летней давности (ЗР, 2007, № 10), буквально взорвала Турин, где состоялась премьера. Интерес к «пятисотому» в России, видимо, будет скромнее – у нас знаменитый FIAT-500 мало кто знает. В Россию готовятся поставлять бензиновые модификации с моторами от 1,2 л (69 л.с.) до 1,4 л (110 л.с.). Намекают, что малыш будет дороже «Панды», но дешевле «Пунто».



Лука де Мео, вице-президент концерна FIAT, генеральный директор марки FIAT: «Мы готовим новое поколение автомобилей, которое должно появиться в 2009–2010 гг. Это будет всемирная машина, точнее, семейство машин. Несколько десятилетий назад модель 500 была базовой, дешевой, сегодня FIAT создал по ее мотивам хорошо оснащенную, безопасную, экологичную машину, которая и стоит дороже».

При взгляде на «Шевроле-Авео» не верится, что речь о рестайлинге, а не о совсем новой машине. Похоже, европейскому отделению «Шевроле» удалось-таки найти собственный стиль – пока наиболее ярко его олицетворяли седан «Эпи-

ка», вседорожник «Каптива» и вот теперь – компактный «Авео». С технической точки зрения он остался экономичным городским жителем с моторами объемом 1,2 (84 л.с.) и 1,4 л (98 л.с.). Цены, вероятно, не превысят нынешнего уровня.



CHEVROLET AVEO



VOLKSWAGEN TIGUAN

«Фольксваген» плодит нишевые модели – на сей раз компактный вседорожник «Тигуан», созданный на базе «Гольфа» пятого поколения. По подвескам машина унифицирована с полноприводным «Пассатом», трансмиссия с муфтой «Халдекс» тоже хорошо известна по другим моделям. «Тигуан» претендует на звание едва ли не самого многоликого в своем сегменте. В частности, комплектация Track and Field отличается от двух «гражданских» более короткими свесами, «помощниками» при подъеме в гору и спуске

с нее, иной электроникой. Передаточные числа механической 6-ступенчатой коробки позволяют ползти на I передаче со скоростью всего 7 км/ч. Но жестких блокировок в трансмиссии нет. «Тигуан» оснащают пятью моторами, два из которых дизели. Все бензиновые – с наддувом, от 1,4-литрового (150 л.с.) до 2-литрового мощностью 200 л.с. Весной автомобиль выходит на рынок. Не удивимся, если «Тигуан» станет объектом производства на вступающем в строй калужском предприятии «Фольксваген-Шкода».

ИЮНЬ 2008

JEEP JOURNEY



Путешествие – так с английского переводится Journey. Идя в ногу со временем, «Додж» отправился в погоню за покупателем универсалов повышенной проходимости. Семиместную машину оснащают передним или полным приводом, бензиновыми моторами объемом 2,4 и 2,7 л (173 и 186 л.с.), сочетаемыми с 6-ступенча-

той механикой или 6-ступенчатой же роботизированной коробкой. Компания «Крайслер» надеется поднять популярность марки «Додж» посредством эффектного стиля. Ответственный за дизайн Джо Дехнер считает: «Машина должна нести черты вседорожника, но при этом не стать очередной коробкой на колесах».

Из трех новых моделей «Рено» можно смело рассчитывать лишь на «Лагуну» (новые «Кангу» и «Клио»-универсал пока сюда поставлять не будут). Дешевой «Лагуны» ждать не приходится. Производитель декларирует лучшую в классе звукоизоля-

цию, высокий комфорт в сочетании с отточенной управляемостью. Последнее утверждение в большей степени относится к наиболее дорогой версии с 3,5-литровым агрегатом и кузовом купе, которая появится позже. Подробности – в разделе «Автомобили».

RENAULT LAGUNA



АВГУСТ 2008

BMW X6

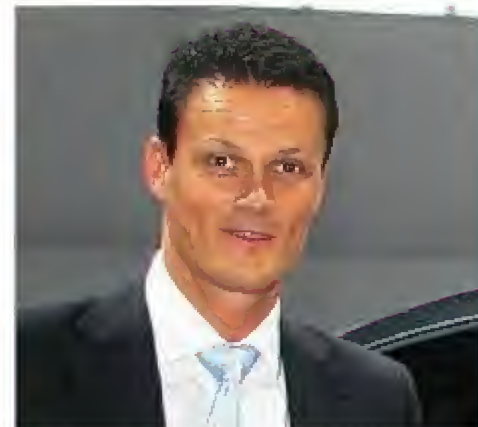


В январе 2008 года на автосалоне в Детройте состоялся премьерный показ вседорожника BMW X6. Он вряд ли будет сильно отличаться от одноименного франкфуртского прототипа. Развивая тему X5, конструкторы BMW скон-

центрировались на ездовых дисциплинах и визуальной эффектности, но не на объеме багажника. С большой долей уверенности можно предсказать, что гамма двигателей будет аналогична седану 5-й серии, включая

360-сильный 4,8-литровый V8 в купе с 6-ступенчатым автоматом.

Дебют концепта приурочили к демонстрации гибридной технологии Active-Hybrid, входящей в концепцию Efficient



Кристиан Кремер, президент «БМВ групп» в России: «БМВ-X6 – концепт. У него даже нет конкурентов. Мы стали родоначальниками в сегменте SUV-купе. Это будет первый гибридный БМВ – бензиновый с электромотором».

Dynamics, призванной снизить токсичность выхлопа. Технология – совместное детище «Даймлер-Крайслер», БМВ и «Дженерал моторс». Серийный гибрид X6 представят в 2009 году, позже аналогичными силовыми установками обзаведутся и другие БМВ – сообщил член совета директоров БМВ АГ Клаус Дрегер.

ОКТАБРЬ 2008



FORD KUGA

Несмотря на то что имя «Куга» созвучно с «Кугуар», новая машина не имеет с прежним купе ничего общего. Это еще один игрок на поле кроссоверов, построенный на базе «Фокуса». Показанный на выставке образец, по уверению фирмы, «практически серийный», так что к осени заказы на машину, скорее всего, уже будут принимать, причем, учитывая нынешнюю политику «Форда», Россия не останется в стороне. «Куга» оснащена передним либо «интеллектуальным» полным приводом. Стендовый образец вооружили 136-сильным 2-литровым турбодизелем Duratorq и 6-ступенчатой механикой.

НОЯБРЬ 2008



HONDA ACCORD

Прототип универсала «Хонда-Аккорд» – представление о том, каким будет серийный европейский автомобиль следующего поколения. Оригинальная американская версия «Аккорда» уже готова, но поставлять ее в Старый Свет

и на этот раз не планируют. «Наш» «Аккорд» дебютирует весной на автошоу в Женеве, после чего без промедления пойдет в продажу. Вероятно, до конца 2008-го первые машины поступят и к российским дилерам.

ДЕКАБРЬ 2008

Очередной плод унификации – «Сузуки-Сплэш» показан в Европе в качестве прототипа еще год назад. Во Франкфурте представлен его клон «Опель-Агила», поставки которого в Россию пока под вопросом. А вот «Сплэш» уже числится в нашем календаре. Машину оснащают двумя бензи-

новыми моторами – 1-литровым 65-сильным и 1,2-литровым 86-сильным. Трансмиссия – 5-ступенчатая механическая и автомат. Уже в минимальной комплектации европейские «сузуки» оборудованы четырьмя подушками безопасности, систему стабилизации можно получить за доплату.



SUZUKI SPLASH

...Сжимая месяцы и годы в логарифмическую шкалу, можно продлить календарь. Но автомобильный мир меняется столь быстро, что в таком календаре верить можно датам, но не конкретным премьерам. Впрочем, мы заглянем в будущее. Совсем скоро, не успеете оглянуться!

Тайна третьей педали

Культовая и ужасно дефицитная в России «Хонда-Сивик» против новинок нынешнего сезона «КИА-Сид» и «Тойоты-Аурис». Автомобили, и прежде всего влияние на их характер роботизированных и автоматической коробок передач, изучал Сергей Воскресенский.

Фото: Александр Кульнев.

HONDA CIVIC

1,8 л, 140 л.с., роботизированная механическая коробка передач, комплектация Sport, 691 400 руб. (\$27 000)

TOYOTA AURIS

1,6 л, 124 л.с., роботизированная механическая коробка передач, комплектация «Престиж», 635 302 руб. (\$24 800)



Создатели этих хэтчбеков попытались сделать их неординарными, выразительными, наделить незаурядными способностями. Приемы использовали разные. Иногда кажется – дело не только в противопоставлении технических и стилистических реше-

ний, но и в возрастном подходе. Похоже, один автомобиль проектировали люди зрелые, выбирали между практичностью и красотой, ориентируясь на широкого потребителя. Другой – творение ничего не боящихся оригиналов, рассчитанное прежде всего на молодых...

Интрига теста в том, что помимо разноплановых потребительских качеств спорят двигатели разного объема (1,8 л у «Хонды» и 1,6 л у «Тойоты» и КИА) и роботизированные механические коробки, неожиданно получившие фору от обычного автомата. И так, машины без третьей педали.

KIA CEE'D

1,6 л, 122 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация EX, 558 400 руб. (\$21 800)





HONDA CIVIC

Автомобиль нынешнего поколения представлен во Франкфурте в 2005 году. Выпускают с кузовами 5-дверный хэтчбек и седан.

■ **Двигатели:** в России бензиновый 1,8 л (140 л.с.).

■ **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая (или роботизированная), 5-ступенчатый автомат.

■ **Комплектации:** Sport, три варианта исполнения.

■ **Цена:** 665 550–768 736 руб. (\$26 000–30 000).

ГОСТЬ ИЗ БУДУЩЕГО

Наверное, коллега прав: нынешний «Сивик» – это космос... Хитросплетения линий, перепады дизайнерского настроения, мечущегося между функциональностью и жгучим желанием удивить. Таким в фантастических фильмах показывают автомобиль века грядущего. Невзирая на определенный стаж продаж, на улицах автомобиль по-прежнему привлекает внимание. Многим невдомек, что «Хонде» уже досталось за неудобные, к тому же дешево поскрипывающие наружные рукоятки дверей. За сильно заваленную переднюю стойку в стиле «Ну-ка, поклонись!» и приступ клаустрофо-

бии, вызванный размерами боковых и заднего окон.

Многое, похоже, рассчитано на 20-, ну может, 30-летних. Хотя и для остальных в «Хонде» нет ничего противоестественного. Отменные анатомические сиденья, симпатичный хваткий руль, перфорированные педали. Легкой агрессией веет от каждой детали салона. И все же лишь молодые спо-

собны ради стиля мириться с неважнецкой обзорностью, яркой, но неудобной комбинацией приборов, труднодоступными тумблерами...

Старт! Заминка? Пауза, и наконец самобытный голос мотора, проснувшегося после бесконечно плавных трансмиссионных соединений. Он как будто поет: «Хонда, Хонда, Хонда...» Дальше протяжный кивок голо-

вы по инерции сопровождает поистине бесконечную паузу на переключение и 13-секундный разгон до сотни. Нет, это уже не «Хонда»!

Она изо всех сил пытается доказать преимущество: бросается вперед при малейшем прикосновении к акселератору (что, кстати, очень мешает в пробках), суетливо перебирает передачи 6-ступенчатой робо-





Смотришь на этот «космос» – душа замирает от восторга.

Общая оценка

7,6

HONDA CIVIC – характер выразителен, но пожелаем большей практичности, хотя бы в плане приспособленности к нашим дорогам.

✚ Просторный салон, вместительный багажник, удобное сиденье, великолепные управляемость и тормоза.

⚡ Невыразительная динамика, невысокая энергоемкость подвесок, посредственная обзорность.

Запаски под фальшполом нет, зато объем багажника увеличился на 48 литров.

На заднем диване неожиданно просторно, но мешает низкий потолок.



Многоступенчатая комбинация приборов красива, но неудобна. Все время приходится выбирать: спидометр или тахометр.

Управление роботизированной коробкой – тест на сообразительность: пока не нажмешь на тормоз, не тронешься.



тизированной механики, чутко отслеживая движения подрулевых лепестков. Но стоит, поверив в 140 лошадей, пришпорить их на обгоне без принудительного выбора нужной передачи – вновь театральная пауза. Затем взрыв эмоций, причем и водителя, и автомобиля, заканчивающийся взаимными претензиями. Да, трансмиссия – явно «слабое звено».

Наверное, упреков набралось бы куда меньше, не будь все остальное «заряжено» по спортивной программе. А здесь очень чувствительное, прямо-таки нервное рулевое управление – автомобиль реагирует даже не на движение баранки, а на еле заметный толчок, тут же увлекающий «Сивик» в вираж. Все ждешь уводов шин, кренов кузова, за-

паздываний. Но «Хонда», похоже, идеально рассчитана именно на «кольцевую» езду. Конечно, как всякий тонко настроенный инструмент, она не терпит панибратства, особенно в выборе скорости на входе в поворот, но это и подчеркивает ее бойцовские задатки. Увы, подвески столь тонко настроенного организма совсем не рассчитаны на что-нибудь,

кроме ровного асфальта. На нем «Сивик» даже комфортнее, чем ожидаешь, прекрасно справляется с пологими волнами. Но стоит появиться более серьезным неровностям – подвески мгновенно и шумно сдаются, не оказывая колдобинам никакого сопротивления. В общем, «Хонда-Сивик» интересна, но уж очень противоречива.



KIA CEE'D

Пятидверный хэтчбек дебютировал в сентябре 2006-го на Парижском автосалоне, летом 2007 года начаты продажи в России.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,4–2,0 л (109–143 л.с.) и дизельные 1,6–2,0 л (115–140 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-, 6-ступенчатые механические, 4-ступенчатый автомат.

■ **Комплектации:** LX, EX.

■ **Цена:** 452 800–616 000 руб. (\$17 700–24 000).

СЛУГА РАЗНЫХ ГОСПОД

По части индивидуальности «КИА-Сид» далек от идеала, с «Хондой» конкурировать трудно. Но за симпатичной интернациональной внешностью скрывается автомобиль, определенно ориентированный на Европу. Ему чужда крикливость, он ненавязчиво предлагает оценить немалые проемы дверей, просторный и светлый салон, недешевую отделку. На бесхитростные, но вполне комфортные сиденья удобно усаживаешься, надежно берешься за рулевое колесо, кстати, регулируемое в двух направлениях. Самая обычная, при этом про-

сторная и доброжелательная комбинация приборов, понятные настройки климатической установки. Все, можно ехать! В отличие от авангардного «Сивика» к КИА не надо привыкать, приспосабливаться, убеждать самого себя, что хай-тек моден и даже необходим.

Содружество 122-сильного мотора с обычным гидромеханическим автоматом вызывает скорее лирическое настроение. Мягкий старт с места, плавный разгон, почти незаметное переключение передач. После импульсивной, но довольно бестолковой работы «хондовской»

трансмиссии процесс разгона «Сиды» кажется сколь совершенным, столь и скучным. Конечно, можно заставить мотор взречься натужным и весьма далеким от сочного рева «Сивика» голосом. Газ в пол – и после краткой паузы «Сид» послушно помчится вперед, по-честному





Единственная «инородная» деталь в интерьере – оригинальная эмблема KIA. Наверное, европейская смотрелась бы логичнее.



Вроде бы ничего особенного, но удобно и как-то доброжелательно.

Климат-контроль – один из признаков люксовой версии «Сид».



Очечник – признак дорогой комплектации.

Общая оценка

7,9

KIA CEE'D – необычное сочетание европейской добропорядочности и довольно «хулиганских» настроек подвесок и рулевого управления.



Вместительный, просторный салон, высокое качество отделочных материалов, большой дорожный просвет, импульсивное шасси.



Скромная в данной версии динамика, жесткие подвески, слишком чувствительная педаль тормоза.



Конечно, 316 литров не рекорд, зато есть «докатка» и возможность трансформации.

Для задних пассажиров «Сид» предоставляет наилучшие условия.



отрабатывая свои 13,8 секунды до сотни. Он немного уступит конкуренту в парадных цифрах, зато прогнозируемое поведение вызовет куда меньше упреков и недовольства.

Не спешите записывать «Сид» в разряд женских автомобилей за плавный автомат,

спокойный разгон... Едва ли только на слабый пол рассчитаны неожиданно жесткие, мускулистые подвески. Они подробно повторяют профиль дороги и в то же время надежно смягчают толчки на ямах и колдобинах. Да и резкое, очень чувствительное руле-

вое управление заставляет взвешивать каждое движение рулем, налитым отличной обратной связью. Стоит ли удивляться, что на высокой скорости «Сид» резок, импульсивен и требует от водителя недюжинной сосредоточенности. Еще один «спортсмен»?

Агрессивность, напористость реакций на входе в поворот, безусловно, удались. Но все же «кореец» не столь точен в управлении, у него больше крены кузова, да и наружу поворота он стремится вывалиться активнее. Словом, ждешь от машины немного больше, чем она отдает.



TOYOTA AURIS

Хэтчбек (в прошлом — версия «Короллы») получил собственное имя и иной кузов. Дебют — осень 2006 года.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,4–1,6 л (97–124 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая или роботизированная (1,6 л).
- **Комплектации:** «Элеганс», «Престиж».
- **Цена:** 517 000–635 500 руб. (\$20 200–24 800).

ПРИНЦИПЫ САМОДОСТАТОЧНОСТИ

За несколько дней трудно раскрыть все секреты «Тойоты». Но вне зависимости от того, нравится ли внешность, материалы внутренней отделки, восхищают или нет ездовые возможности, вскоре вы уже воспринимаете «Аурис» как старого знакомого. В нем нет ярко выраженной возрастной категоричности, он сам по себе. Можно критиковать красивый, но совершенно неудобный ручник, горбик под лопатками, мешающий комфортно усестись за рулем, сетовать на нерасторопный поначалу роботизи-



рованный механизм переключения передач...

Но будьте уверены: пройдет совсем немного времени и ваше тело займет привычное положение, руки и ноги почувствуют логику «управленческих решений», а глаза научатся игнорировать лиш-

нее. Тогда окажется, что робот «Тойоты» настроен по-другому, нежели у земляка. Здесь более четкий алгоритм переключения, а наличие спортивного режима (тумблер Es) облегчает взаимопонимание с трансмиссией. Педаль газа с большим ходом

помогает рационально управлять разгоном, экономя на переключениях. И в конце концов, пять ступеней логичнее и проще шести!

Однако паузы между передачами поначалу мешают, каждый раз заставляя при обгонах просчитывать неторопли-



Попытки сделать интерьер «Тойоты» не только удобным, но и запоминающимся сосредоточены в основном на консоли.



Ярко, сочно, есть даже русифицированное меню маршрутного компьютера, вот только риск многовато.

Лишь «Аурис» может похвастать отдельной климатической установкой.



Вот это ящички! Главное – не забыть, что куда положил.

Общая оценка

8,1

TOYOTA AURIS – сдержанные и очень продуманные решения. Хоть и не лишенная недостатков, машина умеет убедить в своих немалых достоинствах.



Высокий уровень оснащения, темпераментный двигатель, хороший акустический комфорт, сбалансированное поведение на дороге.



Маленький багажник, неудобная конфигурация спинки водительского сиденья.

Багажник невелик, но в оправдание – полноценная 16-дюймовая запаска.



На задних пассажирах сильно не сэкономили, но все же им не столь вольготно, как в «корейце».



вый ритм. Но... все правильное становятся действия водителя, не стремящегося одним движением утопить педаль акселератора в пол. Немного плавнее – тогда электроника заранее просчитает ситуацию и позволит куда быстрее осуществить задуманное.

Двигатель подхватит и сочно запоет на высокой ноте, демонстрируя совсем не обычный характер. «Аурис», казавшийся воплощением спокойствия, вдруг рванет вперед, легко соперничая с «Хондой», и оставит позади «корейца», старательно выкручи-

вающего мотор на каждой передаче.

Да, при этом он не создаст свойственное «Сивику» чувство локтя, не подарит его зажигательной управляемости. Но окажется куда добротнее в настройках подвесок. Не удивит экстремальной резко-

стью реакций на повороты руля, как «Сид», но при этом в быстрых виражах будет вести себя проще и понятнее, а главное – предсказуемо. Пожалуй, именно во взвешенном подходе к любым заданиям и заключен главный секрет «Тойоты-Аурис».

УМОМ ИЛИ СЕРДЦЕМ?

А может, и правы продавцы «Хонды», что явно не спешат завалить Россию «сивиками». Ведь применительно к автомобилю очередь длиной в год с хвостиком – приличный срок для проверки намерений. Возможно, подобные машины скорее рассчитаны на гурманов. У них-то, думаю, не возникнет сомнений, купить хэтчбек с роботом или «ручкой», – выбор истинных поклонников «Хонды» очевиден.

«КИА-Сид» – серьезная заявка на успех: высокий уровень оснащения, интересный набор ездовых свойств. Потенциальным владельцам следует четко представлять ожидания от машины. Тем, кто жаждет эмоций, автомат противопоказан.

Если вспомнить «тойотовские» автоматические коробки прошлого поколения и примерить их к «Аурису», все встанет на свои места, а машина покори динамикой. По крайней мере, для тех, кто готов на компромисс ради отказа от третьей педали, переход к роботу не будет болезненным.

Автомобили предоставлены представительствами «ХОНДА МОТОР РУС», «ТОЙОТА МОТОР» и компанией «ИНКОМ-АВТО».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные

Размеры, мм:
длина/ширина/высота
база
колея спереди/сзади
Радиус поворота, м
Объем багажника, л
Масса снаряженная/полная, кг
Время разгона 0–100 км/ч, с
Макс. скорость, км/ч
Топливо/запас топлива, л
Расход топлива, л/100 км:
загород./город./смешанный

Двигатель

Расположение
Конфигурация/число клапанов
Рабочий объем, см³
Степень сжатия
Мощность, кВт/л.с.
Крутящий момент, Н·м

Трансмиссия

Тип
Коробка передач
Передаточные числа:
I/II/III/IV/V/VI/з.х.
Главная передача

Ходовая часть

Подвеска:
спереди
сзади
Рулевое управление

Тормоза

передние
задние
Размер шин



HONDA CIVIC
4248/1765/1460
2635
1504/1510
5,5
455/1350
1275/1750
10,9
205
АИ-95/50
5,5/9,1/6,8
спереди поперечно
P4/16
1799
10,5
104/140 при 6300 об/мин
174 при 4300 об/мин
переднеприводная роботизированная М6
3,14/1,87/1,3/1,05/0,85/0,73/3,31
4,29
типа «Мак-Ферсон»
упругая поперечная балка
реечное с электроусилителем
дисковые вентилируемые
дисковые
225/45R17



KIA CEE'D
4235/1790/1480
2650
1546/1544
5,2
340/1300
1263–1291/1710
11,4
187
АИ-95/53
5,8/8,9/6,9
спереди поперечно
P4/16
1591
10,5
89,7/122 при 6200 об/мин
154 при 5200 об/мин
переднеприводная A4
2,92/1,55/1,00/0,71/2,48
4,62
типа «Мак-Ферсон»
многорычажная
реечное с электроусилителем
дисковые вентилируемые
дисковые
205/55R16



TOYOTA AURIS
4220/1760/1515
2600
1524/1522
5,2
354
1230–1305/1750
12,1
190
АИ-95/55
5,9/8,5/6,9
спереди поперечно
P4/16
1598
10,2
91/124 при 6000 об/мин
157 при 5200 об/мин
переднеприводная роботизированная М5
3,55/1,9/1,31/0,97/0,73/3,25
4,31
типа «Мак-Ферсон»
упругая поперечная балка
реечное с электроусилителем
дисковые вентилируемые
дисковые
205/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг
Нагрузка на ось, кг (%):
переднюю
заднюю
Дорожный просвет, мм

Динамические качества

Разгон, с:
0–100 км/ч (А)
0–200 км/ч (А)
0–400 км/ч (А)
0–600 км/ч (А)
0–800 км/ч (А)
0–1000 км/ч (А)
0–1200 км/ч (А)
0–1400 км/ч (А)
0–1600 км/ч (А)
0–1800 км/ч (А)
0–2000 км/ч (А)
0–2200 км/ч (А)
0–2400 км/ч (А)
0–2600 км/ч (А)
0–2800 км/ч (А)
0–3000 км/ч (А)
0–3200 км/ч (А)
0–3400 км/ч (А)
0–3600 км/ч (А)
0–3800 км/ч (А)
0–4000 км/ч (А)
0–4200 км/ч (А)
0–4400 км/ч (А)
0–4600 км/ч (А)
0–4800 км/ч (А)
0–5000 км/ч (А)
0–5200 км/ч (А)
0–5400 км/ч (А)
0–5600 км/ч (А)
0–5800 км/ч (А)
0–6000 км/ч (А)
0–6200 км/ч (А)
0–6400 км/ч (А)
0–6600 км/ч (А)
0–6800 км/ч (А)
0–7000 км/ч (А)
0–7200 км/ч (А)
0–7400 км/ч (А)
0–7600 км/ч (А)
0–7800 км/ч (А)
0–8000 км/ч (А)
0–8200 км/ч (А)
0–8400 км/ч (А)
0–8600 км/ч (А)
0–8800 км/ч (А)
0–9000 км/ч (А)
0–9200 км/ч (А)
0–9400 км/ч (А)
0–9600 км/ч (А)
0–9800 км/ч (А)
0–10000 км/ч (А)

Эластичность

Время разгона, с:
60–100 км/ч (А)
80–120 км/ч (А)

Выбег, м

120–50 км/ч
50–0 км/ч

Торможение со 100 км/ч

Тормозной путь, м
Замедление, м/с²

HONDA CIVIC
1284
798 (62)
486 (38)
125
12,9с
17,2с
26,2с
33,0с
52,4с
max 197,7 км/ч
Погрешность спидометра 4,3%
6,7
9,2
1314
482
40,5
9,5

KIA CEE'D
1270
769 (60,5)
501 (39,5)
168
13,8с
20,7с
29,4с
42,3с
max 169,6 км/ч
Погрешность спидометра 2,4%
7,8
10,8
1456
688
43,7
8,8

TOYOTA AURIS
1302
803,5 (62)
498,5 (38)
155
13,0с
18,2с
26,3с
37,0с
64,9с
max 185,8 км/ч
Погрешность спидометра 3,3%
7,5
9,5
1519
734
41,8
9,2



Сергей Воскресенский:
«Когда вижу автомобиль, замешкавшийся при перестроении, а потом рванувший в соседний ряд, оправдываю его водителя: «Не иначе, робот, подразумеваю, конечно же, трансмиссию. Однако напрашивается вопрос: почему мы должны приспосабливаться к ним, а не они к нам?»»

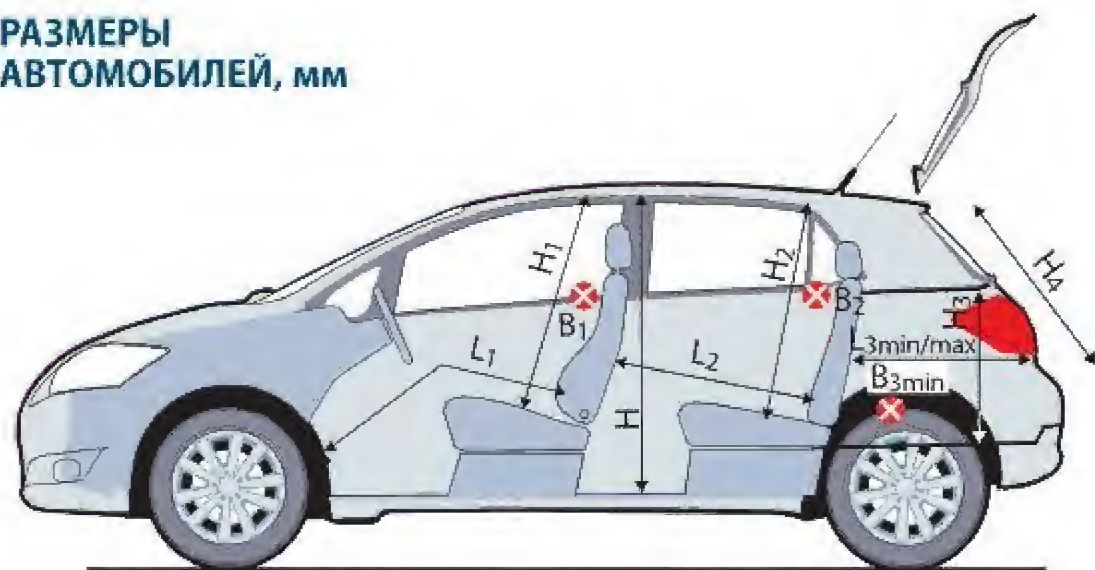
ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	HONDA CIVIC	KIA CEE'D	TOYOTA AURIS
Рабочее место водителя			
Сиденье	9	8	8
Органы управления	7	8	8
Обзор	6	8	7
Салон			
Передняя часть	8	9	8
Задняя часть	8	8	8
Багажник	9	8	7
Ходовые качества			
Динамика	8	8	9
Тормоза	9	7	8

Модель	HONDA CIVIC	KIA CEE'D	TOYOTA AURIS
Поведение на дороге	9	7	8
Комфорт			
Шум	7	8	9
Плавность хода	6	7	8
Климат	8	8	9
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	7	9	8
Сервис	7	8	8
Эксплуатация	6	7	8
Общая оценка	7,6	7,9	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



✗ – поперечный размер

Модель	HONDA CIVIC	KIA CEE'D	TOYOTA AURIS
L1	910–1115	930–1135	945–1125
L2	675–925	630–885	620–860
H	1175	1235	1245
H1	1010	1030	1028
H2	945	970	960
B1	1390	1413	1380
B2	1350	1370	1360
L3 min/max	815/1615	810/1420	710/1455
B3 min	1050	1037	982
H3	560	545	455
H4	935	750	818
V _{баг.} , л	344 / 392*	316	204

*Включая нишу запасного колеса.



На планете Т

В Штутгарте возшла еще одна звезда – новый универсал С-класса. Исследовать объект полетел Максим Сачков. Фото автора и «Мерседес-Бенц».



И правда, чувствую себя первооткрывателем. Ведь мне предстоит поехать на машине одновременно с ее презентацией на Франкфуртском салоне. Итак, вперед – через тернии к звездам.

ТАЙНЫ НОВОЙ ПЛАНЕТЫ

Как часто бывает, седан и универсал разрабатывали одновременно. Но машине с трехобъемным кузовом абсолютно обоснованно первой дали зеленую улицу (ЗР, 2007, № 5). Чем ничуть не затенили модель Т (так фирма называет грузопассажирские версии), скорее наоборот – выждали, пока стихнут страсти по седану и публика будет готова к очередной новинке.

Дизайнеры во главе с Петером Пфайффером, которого считают основоположником облика новых «звездных» автомобилей, прорисовали несколько изящных боковых линий, заложивших очертания универсала. Конечно, оглядывались на предшественников, вплетая в новые формы семейные черты. Одновременно с внешностью обновляли и начинку. Скажем, заднюю стенку сделали ближе к вертикали, нежели у универсала прошлого поколения, что прибавило

багажному отделению 146 л (в варианте с разложенными сиденьями). Разработчики утверждают, что новая Т-модель с 1500-литровым грузовым отсеком (включая ниши под полом) – лидер среди дорогих одноклассников-универсалов.

Собираясь компоновать отсек для поклажи, конструкторы полюбопытствовались, что будут перевозить в универсале С-класса. Оказалось, грузят все: от детских колясок до бытовой техники, от чемоданов до упаковочных коробок. Сотни предметов «перенесли» в компьютер, чтобы в виртуальном пространстве уложить в багажник и понять, где узкие (в прямом смысле!) места.

Говоря о безопасности, в первую очередь обычно упоминают кузов – тщательно просчитанные сминаемые зоны, ремни с преднатяжителями и ограничителями усилий, подушки (их в базовой комплектации универсала аж семь – по паре фронтальных, боковых «занавесок» и еще одна, защищающая колени водителя), но часто забывают о грузе в багажнике. А он при аварии может причинить даже больше вреда, чем торпедированный вас автомобиль. Например, при ударе о недеформируемое препятствие на скорости

50 км/ч любой неподвижный предмет получает ускорение около 30g. То есть 20-килограммовая сумка тяжелеет примерно до 600 кг! Поэтому точки крепления и замки спинки, материал и кронштейны полки, закрывающей багажник, подвергли отдельным краш-тестам. Чтобы спинка выдерживала большие нагрузки, ее половинки соединили съемным держателем, а при разложенном заднем сиденье грузовой отсек отделяет прочная сетка.

ЗА ВАМИ ХВОСТ

На территории небольшого аэродрома, поодаль от павильона, где проходила презентация, я заметил универсал с прицепленным домом на колесах. Интересно, что организаторы хотят продемонстрировать? Может быть, еще одно превосходство над конкурентами, ведь новая Т-модель готова тащить за собой до 1800 кг. Или прицепное устройство, которое выплывает из-под кузова, если повернуть тумблер в багажнике? При заказе универсала с таким фаркопом систему ESP обучают еще одной важной операции – стабилизировать траекторию тягача с прицепом. Работу этого электронного помощника нам и показали.



Комплектация «Авангард» порадует двухцветным кожаным салоном и отделкой из полированного алюминия.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MERCEDES-BENZ C-KLASSE T-MODELL				
	C180 Kompressor	C200 Kompressor	C230	C280	C350
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4596				
ширина	1770				
высота	1459				
база	2760				
колея спереди/сзади	1541/1544				
Радиус поворота, м	5,4				
Объем багажника, л	485/1500				
Снаряженная масса, кг	1535	1540	1585	1600	1655
Полная масса, кг	2065	2070	2115	2130	2185
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	8,8	8,6	7,5	6,5
Макс. скорость, км/ч	218	228	232	242	250
Топливо/запас топлива, л	AI-95/66				
Расход топлива, л/100 км:					
смешанный цикл	7,8	7,9	9,4	9,5	10,0
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	P4		V6		
Число клапанов	16		24		
Рабочий объем, см ³	1796	1796	2496	2996	3498
Степень сжатия	9,3	8,5	11,4	11,3	10,7
Мощность, кВт/л.с.	115/156	135/184	150/204	170/231	200/272
при об/мин	5200	5500	6100	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	230	250	245	300	350
при об/мин	2800–4600	2800–5000	2900–5500	2500–5000	2400–5000
Трансмиссия					
Тип	заднеприводная				
Коробка передач	M6				A7
Ходовая часть					
Подвеска:					
спереди	типа «Мак-Ферсон»				
сзади	многорычажная				
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза:					
передние и задние	дисковые вентилируемые				
Размер шин	205/55R16				225/45R17



В духе «семейных» традиций самый крупный прибор – спидометр. Короткая стрелка экстравагантна, но заставляет вглядываться.

Инструктор разгоняет автомобиль до 90–100 км/ч и плавно качает рулем, имитируя объезд препятствия. Прицеп начинает вилять и дергать универсал. Тут просыпается система стабилизации – под тормаживает сначала одно, потом другое переднее колесо, устраняя опасные колебания. Инструктор объясняет, что на более высоких скоростях ESP сначала пытается погасить лишние «километры в час», задействовав тормоза и убрав избыточную тягу, а потом ювелирно прихватывает колодками нужные колеса. Безусловно, возможности устройства не безграничны – если водитель едет слишком быстро, оно предупредит, что

«не в силах» контролировать прицеп.

Ну наконец-то! Занимаю место за рулем. Первая попытка не увенчалась успехом – слишком слабо повернул руль. Прицеп слегка вильнул и тут же сам вернулся на траекторию, а потому ESP не отреагировала на его выпад. Зато второй раз я не промахнулся – автопоезд завилал тяжелым хвостом. Из-под передних колес раздался стрекот, и через секунду домик на колесах и автомобиль опять едут прямо – даже не пришлось крутить баранку.

ПЕРЕЙДЕМ НА «ТЭ»

Универсал будут выпускать в тех же комплектациях, что и седан, – «Классик», «Элеганс»



и «Авангард». Последнее, самое дорогое исполнение легко отличить по большой звезде на радиаторной решетке. Именно «Авангард» достался мне для знакомства.

Все-таки непривычно, сидя за рулем «Мерседеса», не видеть перед собой трехлучевого прицела. Но даже закрыв эмблему на руле, нетрудно угадать марку. Взять хотя бы массивный подрулевой переключатель, который в одиночку управляет и светом, и стеклоочистителями. Тут же рычажок поменьше, заведующий круиз-контролем – поначалу ошибочно дергаешь именно его, чтобы предупредить окружающих о повороте. Правда, иных просчетов в эргономике не нашел – все-таки порода обязывает.

В этом еще больше убеждаешься, пробираясь по городским улочкам. Умный 7-ступенчатый автомат едва заметно играет передачами, не слышно и голоса 3,5-литрового мотора, обороты которого не поднимаются выше 2500. Подвеска мягко глотает неровности, не слышно гоняет воздух климатическая установка (по сравнению с предшественницей ее мощность выросла примерно на 10%, шум удалось снизить на 3 дБ). О чем еще мечтать владельцу семейного авто?



По сравнению с предшественником сиденье стало шире в плечах на 20 мм, а на уровне локтей прибавили еще 40. Кроме того, минимальное расстояние между передними и задними сиденьями на 11 мм увеличили.

Семиступенчатый автомат 7G-Tronic серийно устанавливают на машины с 3,5-литровым мотором и по желанию клиента на все остальные V6. Модификации с 4-цилиндровыми двигателями можно заказать с 5-ступенчатой автоматической коробкой.



Универсал очень хозяйственный. Помимо кармашков в дверях и передних сиденьях, многое спрячется в отделениях на консоли.

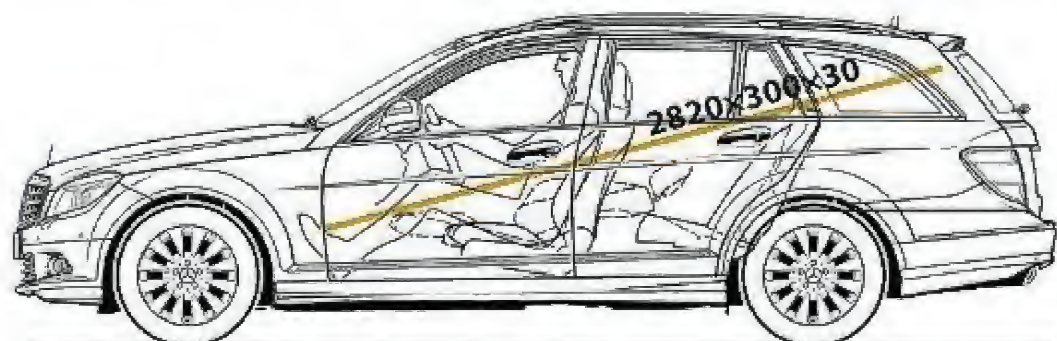
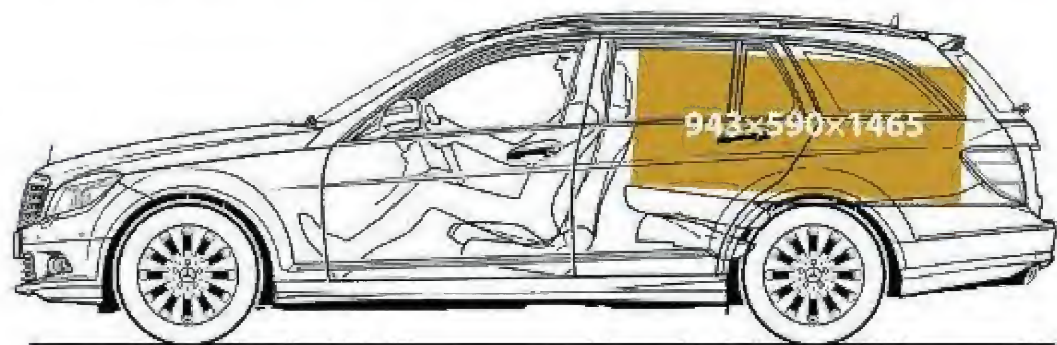
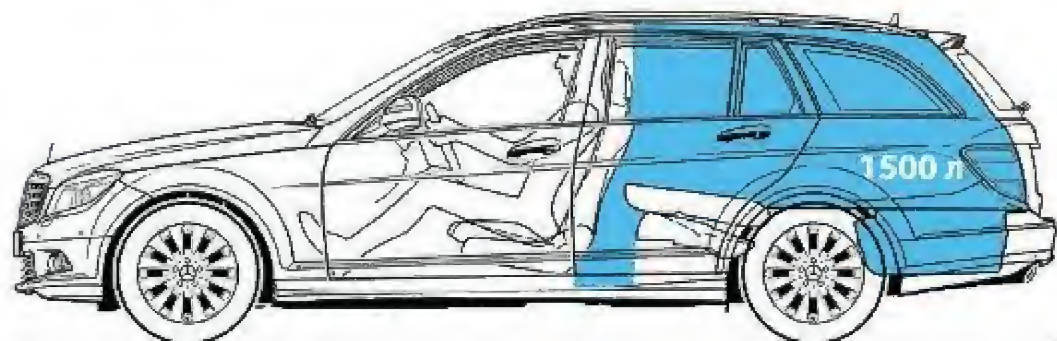
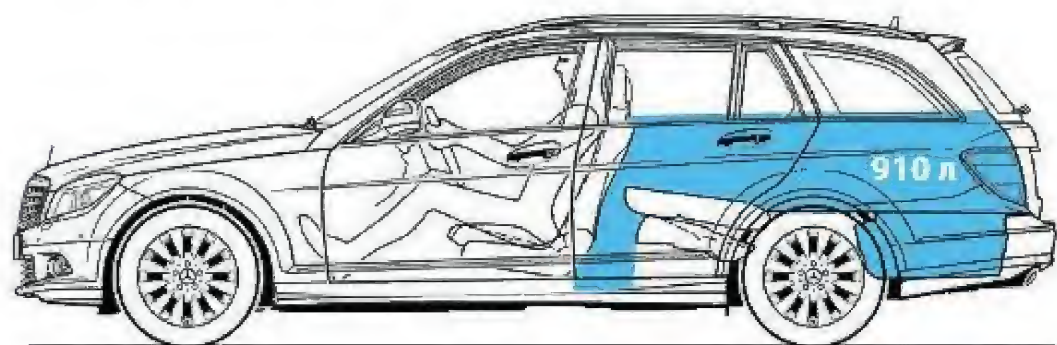
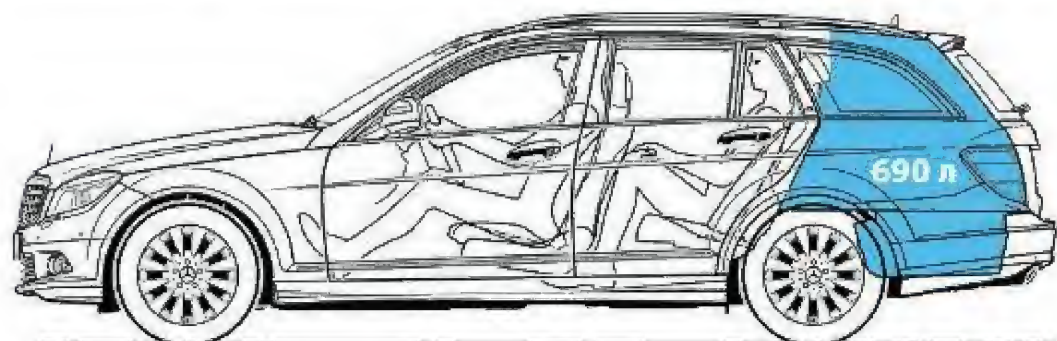
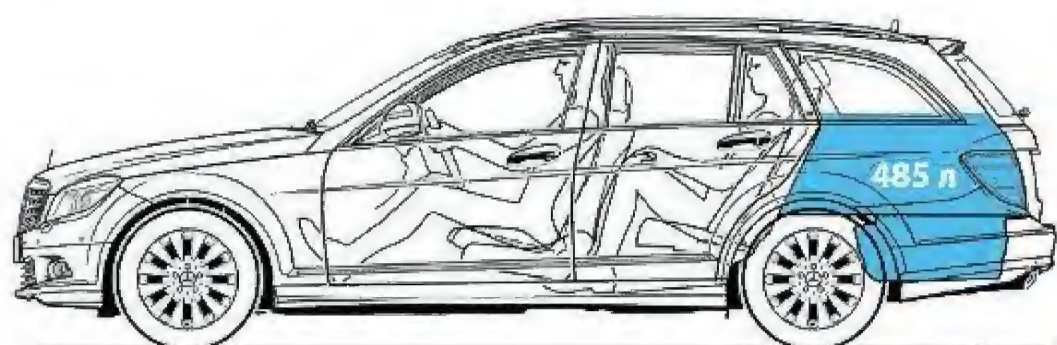
Модель Т получила трехзонный климат-контроль «Термотроник». Теперь задние пассажиры могут заказывать погоду по своему вкусу.



ГРУЗИТЕ НА ЗДОРОВЬЕ

Новая модель Т предлагает немало вариантов трансформации для перевозки грузов. При любой «планировке» автомобиль 2007 года вместительнее предшественника. Кстати, превратить машину в двухместную с большим грузовым отсеком под силу даже ребенку – одним движением руки спинки укладываются

практически вровень с полом багажника. Помимо отменной вместительности универсал обладает и немалой грузоподъемностью – до 605 кг. Кстати, если собираетесь много возить, закажите пневмоподвеску сзади: она поддерживает постоянный дорожный просвет независимо от загрузки.



Со сложенными спинками длина багажного отсека 1,8 м, полезная площадь – 2,2 м².

Под полом багажника комплект «Изипак» (Easy-Pack), фиксирующий поклажу – четыре направляющих, пара телескопических штанг, скручивающаяся лента и корзина для мелочевки.



А почему непременно семейного? Маркетологи возлагают надежды на состоятельных и независимых людей 30–40 лет. Престижный, комфортный и при этом вместительный автомобиль нужен им, например, чтобы загрузить спортивный инвентарь или туристские принадлежности. Такие клиенты часто предпочитают активный стиль езды...

Положа руку на сердце: в роли семейного этот автомобиль выглядит убедительнее. На 90 км/ч тишину салона нарушают аэродинамические шумы: скорее всего, их издают большие зеркала. В поворотах машина заметно кренится, а слыш-

ком легкий руль не позволяет точно задать траекторию. Хотя на вираже универсал ведет себя стабильно, и даже если немного переберешь со скоростью, электроника четко и деликатно вернет на верную дорогу. Двигателю вполне по силам везти быстро, но... машина будто сама противится эдакому, немного агрессивному стилю.

За пройденные две сотни километров я почти сроднился с «Мерседесом». У нового универсала со звездой при всем его строгом, деловом облике и интерьере очень покладистый, домашний характер. А по дому всегда скучаешь, особенно если он далеко. □

Центр симметрии

Пятнадцатая годовщина «Субару-Импрезы», славящейся фирменным симметричным полным приводом, совпала с дебютом ее нового поколения. Что потеряла модель и что приобрела, выяснял Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.





Не стану кривить душой: «Импреза» третьего поколения не самый заметный с точки зрения дизайна автомобиль. Симпатична, гармонична, но никак не оригинальна. Впрочем, попытка сделать нечто очень уж выделяющееся – всегда риск. Возможно, приобретешь горячих поклонников, но, вероятно, и противников. Дизайнеры «Субару», создавая третье поколение «Импрезы» (кстати, нынче модели 15 лет – первая стартовала в 1992-м), на это не пошли. И с точки зрения рыночного благополучия, наверное, правы...

ВВЕЛИ В РАМКИ

Увы, открыв «Импрезу» 2008 года, поклонники «Субару» разочарованно вздохнут. Фирменные двери без рамок остались в прошлом. Зато проемы теперь шире. Создатели автомобиля старательно демонстрируют, что детское кресло загрузить гораздо проще. Для большинства это действительно важнее рамок. Хотя вопрос остался: а совместить эстетику и удобство никак нельзя?

Нынешняя «Импреза» будет лишь хэтчбеком. Понятно – подавляющее большинство европейцев, да и японцев, отдают предпочтение именно практичным пятитверным кузовам.

По сравнению с предыдущим поколением «Импреза» выросла в базе на 95 мм, в высоту на 10, между передним и задним рядами сидений – на 65. Трудно найти, кому бы это не понравилось. Как и дизайн, и отделка салона. Тут ни роскоши, ни особой оригинальности, но материалы вполне приличные, приятны на вид и на ощупь, органы управления просты и понятны.

Сидеть одинаково удобно что в обычных, что в спортивных креслах (их вместе с 17-дюймовыми дисками предлагают в комплектации 2.0R Sport). Часто «гоночные» сиденья подразумевают строгую, жесткую посадку, не слишком комфортную в дальних поездках. Кресло спортивной «Субару» не давит, удерживает тело ровно настолько, сколько нужно для ощущения уверенности в любом повороте. Разве что садиться в спортивное сиденье плотному водителю труднее. Сзади удобно, просто, как и должно быть в добротном семейном автомобиле.

Такому, кстати, вполне приличествуют атмосферные моторы объемом 1,5 и 2,0 л. По мнению создателей «Импрезы», агрегаты «Субару» без наддува в последние годы незаслуженно забывали. А ведь они экономичней, в определенной мере удобней и легче укладываются в жесткие экологические нормы. Мотор с наддувом все-таки появится, но позже.

Заскучали? Показалось, что «Субару-Импреза» 2008 года банальный, без искорки автомобиль? Нет, нет и нет – по числу опробованных версий!

В ЛАДУ С САМИМ СОБОЙ

«Импреза» с автоматической коробкой – это неправильно? Не согласен! Напротив, такой силовой агрегат прекрасно подходит к усредненно-симпатичной внешности и просторному салону. Тем более что пресным автомобиль никак не назовешь! Мощности двухлитрового мотора хватает с избытком, машина цепко держится за дорогу. Здесь в отличие от модификаций с ручной коробкой передач за распределение момента по осям (фирменный «субаровский»



Приятный, гармоничный, хоть и не шикарный салон.



Опрятные, понятные приборы. В момент пуска мотора стрелки прыгают до конца вправо – настраивают на рабочий лад.

Климатом управлять удобно, а навигации в России, увы, не будет.



SUBARU IMPREZA – умеет быть разной, но всегда остается собой.

симметричный полный привод) отвечает не вискомуфта, а электроника, но в обычной жизни это вряд ли кто-то заметит. Конечно, хотелось бы, чтобы коробка соображала быстрее, особенно на обгонах. Впрочем, в ручном режиме агрегат работает шустрее. Но, как показывает опыт, если уж привык к автомату, на ручной режим лишний раз не перейдешь.

Благодаря полному приводу и в меру острому рулю «Импреза» порой провоцирует: попробуй еще быстрее, еще... В выраж можно зайти на скоростях, превышающих нормальные для многих иных машин. Это осознаешь как-то вдруг, внимательнее приглядевшись к спидометру. Но надо помнить: возможности даже такого автомобиля не беспредельны. Скажем, ямка, попавшая под колесо в повороте, заставляет электронику изрядно «напрячься», чтобы оставить «Импрезу» на траектории.

Здравомыслящий водитель машины с автоматической коробкой вряд ли захочет пугать своих пассажиров и встречные машины опасными телодвижениями. А в повседневной жизни такая «Импреза» – очень гармоничный, цельный автомобиль. Еще бы зиму! Именно на снегу полноприводная машина до конца раскроет не сильно проявляющиеся на сухом асфальте качества. Подождем московского теста...

ИМЯ ОБЯЗЫВАЕТ

И все-таки, признаюсь: как и все те, для кого автомобиль не просто бытовой прибор, удержаться не смог... Вот оно! Кусок пыльного, но достаточно ровного проселка, по которому можно идти с легким скольжением. Тело срослось с креслом, весело поет мотор, вспомнив свое родство с агрегатами сине-желтых раллийных машин, четко и легко перещелкиваются передачи. Там, внизу старательно трудится вискомуфта и самоблокирующийся дифференциал. А систему стабилизации можно и отключить, чтобы не булькала и не дергала машину. Здорово! Но... с одной стороны «раллийного спецучастка» асфальтовая дорога общего пользования, с другой... тракторы в поле.

Конечно, «Импреза» с механической коробкой передач поприятней на обгонах. А еще у версий с механикой есть понижающая передача. Правда, не очень понимаю зачем. Видимо, для езды по горным дорогам, с прицепом, зимой. Но вреда от такой добавки точно не будет.

Стоило въехать в город и попасть в пробку, вспомнил версию с тем же 2-литровым мотором, но автоматической коробкой передач. Стоило ли выбирать механику ради нескольких минут на проселке, щекочущих нервы и самолюбие?



С точки зрения задних пассажиров, «Импреза» – просторный семейный автомобиль.



Рядом с ручником – рычажок включения пониженной передачи.

ЗДОРОВЫЙ МИНИМАЛИЗМ

Полтора литра и 107 л.с. да полный привод – по нынешним меркам совсем немного. Воспринял машину с иронией: некая пародия «Субару» на саму себя. Все оказалось не так плохо.

Конечно, в режиме «педаль в пол» автомобиль не проявляет великой прыти, хотя звук 1,5-литрового двигателя при этом более свиреп, чем 2-литрового. Но называть машину «дохлой» не стану. Она вполне вписывается в уличный поток, способна уверенно идти по шоссе, да и возможности трансмиссии те же, что у взрослых. Конечно, на обгонах на узкой дороге придется быть порасчетливей. Кроме того, у 1,5-литровой версии нет системы стабилизации, салон попроще, список дополнительного оборудования покороче.

Зато в сравнимых режимах движения 1,5-литровая «Импреза» заметно эконо-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU IMPREZA					
	1,5 R	1,5 R Sportshift	2,0R	2,0R Sportshift	2,0R Sport	2,0R Sport Sportshift
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина			4415			
ширина			1740			
высота			1475			
база			2620			
колея спереди	1505		1495		1495	
сзади	1510		1495		1500	
Радиус поворота, м			5,3			
Снаряженная масса, кг	1310	1325	1345	1360	1355	1365
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,0	15,1	9,6	11,6	9,6	11,6
Макс. скорость, км/ч	175	167	193	182	193	182
Топливо			АИ-95			
Запас топлива, л			60			
Расход топлива, л/100 км:						
загородный цикл	9,6	9,8	11,1	11,1	11,1	11,1
городской цикл	6,3	6,2	6,9	6,5	6,9	6,5
смешанный цикл	7,5	7,5	8,4	8,2	8,4	8,2
Двигатель						
Расположение	спереди продольно					
Конфигурация	Op 4					
Число клапанов	16					
Рабочий объем, см ³	1498			1994		
Степень сжатия	10,1			10,2		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	79/107			110/150		
Крутящий момент, Н·м при об/мин	142			196		
	3200			3200		
Трансмиссия						
Тип	полноприводная					
Коробка передач	M5	A4	M5	A4	M5	A4
Ходовая часть						
Подвеска:						
спереди	типа «Мак-Ферсон»					
сзади	независимая двухрычажная					
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем					
Тормоза:						
передние	дисковые вентилируемые					
задние	дисковые					
Размер шин	195/65R15		205/55R16		205/50R17	

ГЕОМЕТРИЯ И ПЛАНИМЕТРИЯ

Особая гордость конструкторов «Субару-Импреза» – независимая задняя подвеска. Подрамник из профилей прямоугольного сечения соединен с кузовом через четыре подушки. Еще в двух точках к кузову крепится корпус дифференциала. В подвеске с каждой стороны по три шаровые опоры.

В том числе благодаря и этой сложной конструкции «Субару» может похвастать действительно отменной управляемостью.



Очень неплохой багажник у нас будет чуть меньше из-за полноразмерной запаски.



мичней. По крайней мере, так утверждает бортовой компьютер. Кроме того, эта модификация дает возможность стать обладателем «Субару» за 577 700 руб. (около \$22 600). А самая дешевая 2-литровая машина обойдется в 730 800 руб. (\$28 500)...

Пожалуй, общего у разных версий «Субару-Импреза» все же больше, чем различий. Просторный, удобный, аккуратно отделанный автомобиль, с хорошей управляемостью и полным приводом, очень не вредным в сложных (читай: российских) условиях. Ну а то, что помимо общих у машин есть и доминантные, очень яркие черты, совсем неплохо. ■



Сзади, впрочем, как и спереди, облик машины не слишком интересен.



Не пользой единой

Маленький и дорогой «Ситроен-С2» отнюдь не самое выгодное приобретение. Почему же такие машины покупают? Юрий Нечетов знает ответ. Фото автора.

За столиком уличного кафе девушка с бокалом в руке, глаза рассеянно скользят по пейзажу, окрашенному в цвета осени. Вдруг взгляд неосознанно зацепился за одну из стоящих на светофоре машин, задержался, встретив взгляд водителя, и скользнул дальше.

Где это произошло? Да какая разница – допустим, в Париже, но с некоторыми вариациями могло быть и в Москве, и в сотнях других городов. Просто в этот раз водителем «Ситроена-С2» оказался я.

Почему машина задерживает взгляд? Стильная, с симпатичной мордашкой, ломаной боковой линией остекления, коротко обрезанным хвостом, на широких колесах... Явно недешевая! Она, как маленькое вечернее платье – размером с носовой платок, а стоит и привлекает внимание больше иной шубы. В России такая

штучка обойдется минимум в 481 тыс. руб., а со всеми опциями стоит прямо-таки несусветные 560 тыс.

Сколько-сколько? И это за мотор 1,6 л и 110 «лошадей», за четыре места, два из которых явно для подростков, и куций багажник? За такие деньжищи можно купить... Но тогда окружающие не узнают, что вы спо-

У мощных версий более жесткий наполнитель кресел и развитая боковая поддержка. Вертикальная регулировка неудобна – нужно потянуть рычаг и сидя (!) подпрыгнуть.

собны потратить немалые деньги на прихоть, красивую безделицу.

Зажигать? Пожалуй, делать это по-настоящему маленькому «Ситроену» не под силу, но кое-что в модификации VTR он может: сотня – за 11,7 секунды, максимальная скорость – под 200. А по скорости реакции при столь малых габаритах, на



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ CITROEN C2 1,6 VTR

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	3666
ширина	1659
высота	1461
Объем багажника, л	166/879
Снаряженная масса, кг	1071
Полная масса, кг	1425
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7
Макс. скорость, км/ч	195
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	41
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,3
смешанный цикл	6,3

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1587 см³, 80 кВт/110 л.с. при 6500 об/мин, 147 Н·м при 4000 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, А5

шинах 195/45R16 и вовсе напоминает карт. Но все это машина делает шумно, а если хотите ехать быстро с удовольствием, не доверяйтесь роботизированной коробке передач! Суетными рывками и переключениями невпопад «Сенсодрайв» мгновенно заставляет вспомнить о «формульных» лепестках ручного управления под рулем.

Вы решили что «Ситроен-С2» – зажигалка для начинающих курильщиков? Сомневаюсь. Мачо тоже вряд ли купит



себе такой колобок. Ну разве что продвинутый до полной смены автомобильной ориентации. А вот дама – вероятно. Как сумочку в цвет платья. И требования примерно такие же: маленькая, красивая, стильная. Зачем ей хозяйственная емкость с пятью дверями, большим салоном и вместительным багажником? Для этого есть мужнин вседорожник или такси. А вот климат-контроль, датчики дождя и освещенности, разные электро-



Сзади два отдельных кресла с регулировками спинки и продольной (100 мм.) Удобно лишь субтильным пассажирам: передние кресла можно отодвинуть, но куда денешь низкий потолок?

Для погрузки пакетов из магазина владелице C2 должно хватить верхней секции крышки и «хлебницы» под ней. А случится груз посерьезнее, можно откинуть нижнюю створку и сложить кресла.



На правах рекламы

ШКОЛА СТРАХОВАНИЯ

Возмещение по расчету

В нашей рубрике «Школа страхования» мы пытаемся разобраться в ситуациях, в которые попадают клиенты страховщиков, застрахованные по АВТОКАСКО. Сегодня предлагаем вам рассмотреть ситуацию с выбором сервисного центра для ремонта пострадавшего в аварии автомобиля.

Виталий, системный администратор дизайнерского бюро:

— Два года я пользуюсь услугами автосервиса недалеко от дома и его специалистам доверяю на все сто процентов. Недавно сменил страховую компанию и, попав в аварию, сразу столкнулся с проблемой: страховщик предложил мне ремонт в «своих» сервисных центрах. Мне неудобно ездить в автосервис на другой конец города и к тому же к масте-

рам, которых я не знаю! Самое интересное, когда я высказал свое недовольство по этому поводу, они заявили, что за право чинить автомобиль там, где мне хочется, я должен заплатить 20%. На каком основании и почему я должен это сделать?»

Комментирует заместитель начальника Управления поддержки розничного бизнеса ОСАО «Ингосстрах» Игорь Александров:

— К сожалению, Виталий, это несовершенство условий договора. Клиент нашей компании всегда может воспользоваться услугами того сервис-центра, который удобен прежде всего ему. Даже если у Ингосстраха нет договора с этой СТО, компания все равно оплатит ремонт машины безо всяких надба-

вок. Более того, у нас можно выбрать любую форму возмещения ущерба.

Полис автострахования (КАСКО) «Премиум» позволяет возместить убыток двумя способами: деньгами или «в натуральной форме» — ремонтом автомобиля. После наступления страхового случая клиент может получить денежное возмещение на основании калькуляции стоимости восстановительного ремонта, составленной страховщиком либо независимой экспертной организацией, или же отремонтировать автомобиль на различных станциях техобслуживания, включая автосервисы официальных дилеров. Клиент также может отремонтировать автомобиль на любом другом сервисе и принести нам счета, на основании которых мы составляем

калькуляцию и выплачиваем возмещение. Кстати, если клиент выберет автосервис, с которым у нашей компании заключен договор, ему даже не придется заезжать в офис Ингосстраха, чтобы заявить о страховом случае. Достаточно просто узнать в контакт-центре компании адрес удобного для клиента сервисного центра и отправляться непосредственно туда. Уже в сервисе представитель Ингосстраха оформит страховой случай и выдаст направление на ремонт.

И что самое главное, владельцу полиса «Премиум» не нужно заранее думать, какую форму возмещения выбрать — ремонт за счет страховой компании или наличные, — он решает этот вопрос уже после наступления страхового случая.



В атаку!

Китайская «Джили-СК1», выходя на российский рынок, обзавелась новым именем и... местом производства. Новоуральскую «Отаку» опробовал Андрей Кочетов. Фото: Георгий Садков.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Китайская «Джили» – машинка заметная. «Отака» уже не имеет угловатости, коей грешат многие соотечественницы. В три четверти спереди – чуть не позапрошлый «Мерседес», только маленький, сзади – только что ушедшая «Королла», а сбоку что-то среднестатистически азиатское.

Более близкое знакомство вызывает радость за смекалку китайцев. Скажем, проблему отопления решили кардинально – летом кран печки открыть, зимой закрыть. Подумаешь, раз в полгода под капот слазить! Вы никогда не ездили на 41-м «Москвиче»?

S-РАЗМЕРЧИК

Покупая одежду, мы уже привыкли искать буквы M или L. По одежной терминологии «Отака» – размера S. Салончик действительно тесный, особенно сзади. Подушка дивана коротенькая и расположена очень

низко – садишься как в яму. Зато даже при росте чуть выше среднего остается запас над головой.

За рулем не так плохо, как ожидаешь, видя столь миниатюрный салон. Есть регулировка подушки по высоте, рулевой колонки – по углу наклона, неожиданно длинные салазки. Правда, свобода над головой напрямую связана с низким сиденьем, что оборачивается неудобством для водителей любого роста. Для маленького велика мертвая зона перед капотом. Высокий же вынужден отодвигаться настолько, что средняя стойка резко ограничивает боковой обзор.

СТРАХУ – НЕТ!

Выглядит «Отака» куда лучше, чем едет. Радость от тихого шелеста мотора на холостых оборотах и довольно резвого разгона быстро растворяется в неприятном, несыгранном оркестре шумов. Легкий басок мотора на 2000 об/мин по пути к красной

GEELY OTAKA



Выпуск в КНР начали в 2005-м. 5 июня 2007 г. наладили крупноузловую сборку на заводе «Амур» (Новоуральск Свердловской области). До конца года планируется выпустить 17 000 машин.

- Двигатель: бензиновый 1,5 л (94 л.с.).
- Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.
- Комплектации: МТ-1, МТ-2, МТ-3.
- Цена: 291 500–313 500 руб. (\$11 300–12 200).
- Тестовый автомобиль: комплектация МТ-3, 313 500 руб.



Салон хорош до тех пор, пока не дотронешься до жесткого, звонкого и дешевого на ощупь пластика.



Насколько неудобна низкая, плоская и короткая подушка, можно понять, только присев на нее.



Приборная панель хороша, если бы не блики, противостоять которым не могут даже глубокие колодцы.

Запасное колесо – полноразмерное. Набор инструментов приличный. Качество не проверяли.



На правах рекламы



ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

www.service.renault.ru

**RENAULT
SERVICE**

Реклама.





GEELY OTAKA – под яркой и богатой оберткой продукт далеко не самого высокого качества.



Привлекательный дизайн, высокий уровень оснащения, резвый мотор, удачный подбор передаточных чисел коробки передач.



Запоздалые реакции и отсутствие обратной связи на руле, длинноходные рычаг коробки передач и педаль сцепления, высокий уровень шума, неудобный задний диван.

отметке превращается в давящий на уши рев, сопровождаемый легкой вибрацией на руле. Чем меньше скорость, тем точнее подвеска пересчитывает даже мелкие недостатки дорожного полотна. Ей вторит нервно дрожащий кузов. Одна радость – рычаг коробки передач. Несмотря на большой рост и огромные ходы, он словно сам безошибочно включает нужную передачу, повинувшись легкому движению руки.

С ростом скорости до 70–100 км/ч и при плавном разгоне на ровном асфальте шум снижается до приемлемого уровня, который иногда нарушается жесткими ударами подвески. На дорожных волнах машину неприятно потряхивает, как пустой грузовик. Попадая в колею, главное – не растеряться. Легкий руль буквально рвется из рук. Перестройки на большой скорости тоже требуют навыка – машина заметно опаздывает за поворотом руля.

Впрочем, если ездить, как в свое время учили начинающих водителей в автошколах, «Отака» – вполне приличный автомобиль. Хорошо держится в потоке благодаря мощному мотору, предсказуемо тормозит. К «пустому» рулю надо просто привыкнуть, а главное – правильно выбирать скорость при маневрировании и избегать скользких дорог.

Интерес к автомобилям стоимостью 300–350 тыс. рублей все растет. Говорят, на «Отаку» 2–4-месячная очередь. Спрос определяет предложение... □

Автомобиль предоставлен компанией «ИНКОМ-АВТО».



Не ошибитесь! Проушина за решеткой бампера не предназначена для буксировки. Это трубка кондиционера.



Краник «зима-лето» в климатической системе – простое и дешевое решение, но с понятием «современный автомобиль» как-то не вяжется.



Куда только не прячут замок багажника в наше время, но более неудобное расположение придумать трудно!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

GEELY OTAKA

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина.....	4152
ширина.....	1680
высота.....	1440
база.....	2434
колея спереди/сзади.....	1416/1410
дорожный просвет.....	170
Радиус поворота, м.....	5,3
Снаряженная масса, кг.....	1052
Полная масса, кг.....	1377
Максимальная скорость, км/ч.....	170
Разгон до 100 км/ч, с.....	11,5
Топливо.....	АИ-91-95
Запас топлива, л.....	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл.....	8,0
загородный цикл.....	5,0
смешанный цикл.....	7,0

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 69/94 кВт/л.с. при 6000 об/мин, 128 Н·м при 3400 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М5

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади типа «Мак-Ферсон», рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины 175/65R14

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



LADA PRIORA

282 500 руб. (\$11 000)

В продаже с июля 2007 года пока в единственной комплектации. От «десятки» отличается не только обновленным дизайном кузова и интерьера, но и более богатым базовым оснащением: электроусилитель руля, подушка безопасности, электропакет. Двигатель бензиновый 1,6 л, 16-клапанный (98 л.с.), 5-ступенчатая механическая коробка передач.

ЗР, 2007, № 9



RENAULT LOGAN

260 600–349 000 руб. (\$10 140–13 580)

На московском предприятии «Автофрамос» модель выпускают в четырех уровнях оснащения с бензиновыми двигателями 1,4 и 1,6 л (75 и 87 л.с.) и механической 5-ступенчатой коробкой передач. В топовой версии Prestige – гидроусилитель руля, ABS, две подушки безопасности и электропакет.

ЗР, 2007, № 8



В красной зоне

Компактный хэтчбек «Альфа-Ромео 147» выпускается несколько лет; сейчас в Россию везут рестайлинговые модели. К итальянским традициям и инновациям приобщился Вадим Никишев.

Общеизвестно, что «Альфа-Ромео» должна быть красной. Однако красный имеет много оттенков, и эта трехдверка оказалась цвета темной крови. В такой содержится мало кислорода. Можно ли рассматривать это как намек?

Не стоит торопиться – лучше оценить изменения, коснувшиеся «Автомобиля года-2001». От машины предыдущего поколения новая 147-я внешне отличается иным выражением «лица». Оригинальное, но спорное оформление передка с монолитным бампером и отеками-глазками-фарами сменилось более гармоничным. Закройте отдельные прожекторы новейшей модели 159 общим рассеивателем – и увидите сходство. Кроме того, повторители поворота стали прозрачными и вытянутыми, а фонари отвоёвали у задней двери большую площадь.

Отличить обновленную «Альфу» с водительского места очень просто: достаточно взглянуть на комбинацию приборов. Раньше циферблаты рас-

полагались в трех отдельных колодцах, теперь накрыты общим козырьком. Снова потеряли в оригинальности, зато выиграли в удобстве. Спидометр и тахометр по-прежнему расположены по краям, но считывать информацию стало проще.

Остальные элементы салона не претерпели изменений. Все эргономично, стильно и по-прежнему вполне современно. Качество отделки немного не дотягивает до европейских од-

ноклассников премиум-сегмента, однако некоторые предпочтут теплоту итальянского интерьера строгости «копейки» БМВ (к слову, обе машины из одной ценовой группы).

«Альфа» вообще очень самобытная – похожа только на себя, и это чувствуется в любой мелочи. Автомобиль, что называется, с характером: при описании его особенностей так и напрашивается ставить союз «но» в каждом предложении.

Сиденья не могут похвастать особой спортивностью, но посадка удобная. Механизм выбора передач поначалу огорчает неидеальной точностью, но проблем с включением нужной ступени нет. Сцепление слишком легкое, но – никаких проблем с троганием! Даже несмотря на особенности двигателя 1,6 «Твин Спарк».

Это чисто итальянский мотор: он вяловат на низах и будничен на средних оборотах, ко-



Эргономика, отделка на высоте. Но главное – стиль!



Снять с объема 1,6 л 120 л.с. давно не проблема. А вот показать характер может не каждый двигатель.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ «АЛЬФА-РОМЕО 147» (3-дверная)

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4223
ширина	1729
высота	1442
база	2546
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1275
Полная масса, кг	1720
Макс. скорость, км/ч	195
Топливо	АИ-95
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	8,2

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 88 кВт/120 л.с. при 6200 об/мин, 146 Н·м при 4200 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, М5

торые простираются до 4–4,5 тысячи. А потом на волю вырываются 120 л.с., причем кажется, что основной режим работы и должен быть близок к красной зоне – настолько легко и непринужденно крутится двигатель!

Настройки шасси тоже любопытны. Вопреки ожиданиям,

подвеска оказалась очень комфортной, что не мешает автомобилю быть устойчивым и собранным на дороге.

И рулевое управление своеобразием – очень острое, всего 2,3 оборота от упора до упора. При этом руль легкий и откровенно пустоватый в «ну-

ле». Но все же «сто сорок седьмая» – очень прогнозируемый и послушный автомобиль.

«Альфа», безусловно, может подарить наслаждение при активном стиле вождения; умеет быть и спокойной. Ведь «наслаждение» не всегда тождественно «адреналину». □



Цены на трехдверку начинаются от 22 500 евро (795 тыс. руб.).

Четыре года назад 147-я с 2-литровым мотором стоила столько же – но в долларах.

На правах рекламы

2008

Март / March 2 Воскресенье / Sunday

Март / March

Пн	3	10	17	24	31
Вт	4	11	18	25	
Ср	5	12	19	26	
Чт	6	13	20	27	
Пт	7	14	21	28	
Сб	1	8	15	22	29
Вс	2	9	16	23	30

МЫ ЗАЩИЩАЕМ ВАШИ ПЛАНЫ, ЧТОБЫ ВЫ СТРОИЛИ НОВЫЕ



СТАНДАРТРЕЗЕРВ
страховое общество

**Страхование настоящего
ради будущего**

(495) 788-11-22

www.st-rez.ru

Страховое ЗАО "Стандарт-Резерв"

На километр в небо

...Поднялся на обновленном «Фаэтоне» Антон Чуйкин. Фото автора.





Здесь край полноприводных машин. Что там японские пикапы, на этой дорожке я встречал древний «Опель-Кадет» с шильдиком 4x4! Туристы, оставляя машины внизу, плывут навстречу солнцу в зацепившихся за мощный трос округлых кабинках; но первыми к верхней опоре подъемника должны подняться автомобили, доставив обслуживающий персонал австрийского курорта. Задача не всегда простая: здесь

нужны полный привод, хорошая тяга, зимой – еще и цепи на колесах. Сейчас осень, узкая полоска чистого асфальта заманчиво поворачивает к крутому склону. Рисковать? У нас три с лишним сотни «лошадей», «4-моушн», пневмоподвеска. И в конце концов, древнегреческий тезка уже проложил «Фазтону» дорогу в небо...

Поворот крупной баранки – и автомобиль, даром что отличается удлинённой базой, неожиданно легко вписывает-

ся в первый завиток серпантинчика. Кстати, увеличенные на 120 мм длина и база возможны с любым из четырех моторов (см. табл.), равно как и четырех- или пятиместное исполнение. Первое, с раздельными задними сиденьями и многофункциональным предметом мебели на полу (определение туннель здесь не подходит – слишком бедно), конечно, лучше соответствует статусу представительского авто.



«Фазтон» автоматически зажигает фары при включении зажигания. Дневной свет дает яркая полоска светодиодов внизу блок-фары.



Volkswagen Phaeton – на дорогах готов к любым трудностям, но внедриться в строй конкурентов – задача едва ли не сложнее, чем пройти по небу.

Шины вкусно хрустят мелкими камушками, рассыпанными по старому асфальту, совершенно заглушая звук 4,2-литрового мотора. Он, кстати, нынешней осенью впервые появился на «Фазтоне» для российского рынка, заполнив нишу между 241-сильным V6 и флагманским W12 (450 л.с.).

Еще чуть позже будет 3-литровый дизель – первый мотор «Фольксвагена», уже готовый к нормам Евро V, которые вступают в силу только в 2009-м. Увы, в России мало кого привлечет экологическая чистота, зато тут, в Тироле, готовы радовать хоть за десятые «евро», лишь бы сберечь альпийскую

пастораль (в том числе и для туристов).

Поворот почти на 180 градусов, полкилометра по прямой, опять поворот... Господи, как они тут ходят пешком? Дома остаются позади, висевший на хвосте «Гольф» паркуется у последнего гастхауса, а людей навстречу попадаете все


больше: зимой тут начинается зона катания на лыжах, а летом – гуляния (пешком, но с лыжными палками). Границу условно обозначает конец асфальта, дальше – грунтовка. Что ж, может быть, найдется дело системе полного привода 4motion, не зря же ею снабжен каждый «Фазтон». А вот и снег! На обо-

Устройства «Сайд Эссист» и «Фронт Эссист», отслеживающие ситуацию вокруг автомобиля, активируют через меню на панели приборов.

От обычного уровня «Фазтон» можно приподнять на 25 мм – очень пригодится на грунтовке! На большой скорости машина приседает на 25 мм, то есть общее изменение клиренса – 50 мм.



Исполнение «Индивидуал» – значит почти любые материалы и цвета по вашей прихоти. Сиденье регулируется во всех мыслимых направлениях, впрочем, главное – оно изначально удобно.

Individual 

НА ГРЕШНОЙ ЗЕМЛЕ

«Фаэтон» позиционируют как автомобиль высшего класса, а значит, ему волею-неволей приходится конкурировать с такими марками, как БМВ, «Ауди», «Лексус», «Мерседес»... Среди козырей «Фольксвагена» – относительная доступность, в Германии цены начинаются от 53 740 евро. В России модель стоит примерно от 80 до 140 тыс. долларов; с новым для нас мотором V8 цена составит около 90 тысяч.

чине тают последние островки – пару дней назад здесь едва не наступила зима. Нам достается лишь подмоченная земля, от которой уверенно отталкиваются все четыре низкопрофильные шины...

Дорожка горбатится, норовя царапнуть «Фаэтону» днище. Время вспомнить о дополнительных возможностях пневмоподвески. Пови-

нуясь рукоятке, машина встает на цыпочки, прибавляя к дорожному просвету несколько сантиметров. Надо же, пригодилась эта функция! Должно быть, в числе покупателей «фаэтонов» немало авантюристов вроде меня, раз фирма оснащает все автомобили устройством не только поддержания, но и изменения клиренса.

Дорога кончилась у ровного склона: направо – подъемник, прямо – коровы, налево – крутой спуск. Разворачиваемся, но перед этим отметим: от начала подъема мы проехали ровно километр. По вертикали.

Остается еще спуск – в чем-то он сложнее подъема. Готов признать: возможности автомобиля, которые еще вчера казались ненужной данью

моды, оказываются востребованными, стоит поставить машину в не совсем типичные, но все же реальные условия. Вот еще один пример: ручной режим коробки-автомата. Ну зачем, скажите на милость, покупать автомат, чтобы потом шуровать рукояткой, как «какой-нибудь» механикой, тщаь выиграть у многомудрой электроники в быстроте

На правах рекламы

www.toyota.ru

У нас без очереди



УПРАВЛЯЙ МЕЧТОЙ **TOYOTA**

Воспользуйтесь
услугой
TRADE-IN
(495) 105-0055



BUSINESS CAR

ООО «СП БИЗНЕС КАР» - владелец сети официальных дилерских центров **TOYOTA**

Тойота Центр Рублевский: г. Москва, Рублевское ш., 74 (пересечение с МКАД), тел.: (495) 725-3388

Тойота Центр Лосиный Остров: г. Москва, 95-й км МКАД (пересечение МКАД и Ярославского ш.), тел.: (495) 105-0055

Тойота Центр Битца: г. Москва, Балаклавский пр-т, д.26, тел.: (495) 721-3388

Тойота Центр Серебряный Бор: г. Москва, пр-т Маршала Жукова, д.49, к.1, тел.: (495) 721-3370

Тойота Центр Воронеж: г. Воронеж, ул. Остужева, 64, тел./факс: (4732) 44-60-60

Тойота Центр Кемерово: г. Кемерово, ул. Тухачевского, 40/1, тел.: (3842) 3-45-245

Авторизованная сервисная станция: Бизнес Кар Курск: г. Курск, ул. К. Маркса, 55, тел.: (4712) 319-913, факс: (4712) 319-950, сервис: (4712) 319-930





Не хватает разве что столиков в спинках впереди стоящих кресел. Все остальное – от электрорегулировок кресел до телевизоров – присутствует в заднем салоне «для благородных господ».

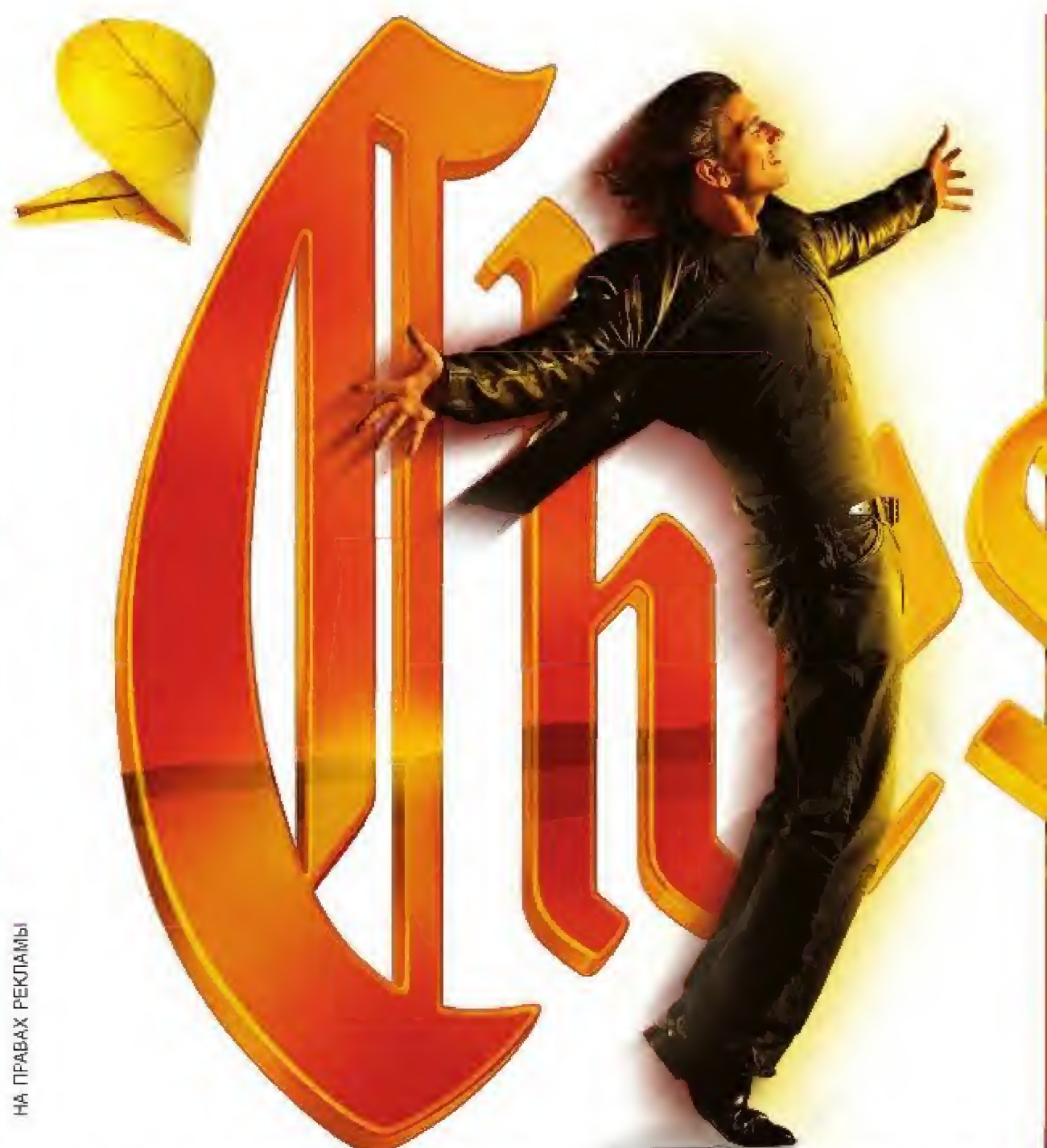
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	V6 3,2	VOLKSWAGEN PHAETON		
		V6 3,0 TDI	V8 4,2 L	W12 6,0 L
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина		5055		5175
ширина		1903		1903
высота		1450		1450
база		2881		3001
колея спереди/сзади		1628/1612		1628/1612
Радиус поворота, м		6,0		6,3
Объем багажника, л		500		
Снаряженная масса, кг	2181	2252	2260	2383
Полная масса, кг	2710	2780	2780	2910
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	н.д.	6,9	6,1
Макс. скорость, км/ч	239	236	250	250
Топливо	АИ-95–98	ДТ	АИ-95–98	АИ-95
Запас топлива, л		90		
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	8,9	н.д.	9,6	10,5
городской цикл	17,4	н.д.	18,9	21,2
смешанный цикл	12,1	9,6	13,0	14,5
Двигатель				
Расположение		спереди продольно		
Конфигурация	V6	V6	V8	W12
Число клапанов	24	24	40	48
Рабочий объем, см³	3189	2967	4172	5998
Степень сжатия	11,3	17	11,0	10,7
Мощность, кВт/л.с.	177/241	171/233	246/335	331/450
при об/мин	6200	н.д.	6500	6050
Крутящий момент, Н·м	315	н.д.	430	560
при об/мин	2400	н.д.	3500	2750–5200
Трансмиссия				
Тип		полноприводная		
Коробка передач	A6	A6	A6	A5
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди и сзади		многорычажная пневматическая		
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем		
Тормоза:				
передние и задние		дисковые вентилируемые		
Размер шин		235/55R17		255/45R18

* Некоторые модификации.

разгона? Так я рассуждал на равнине, а здесь, чтобы не перегреть тормоза, попросил у «Типтроника» первую передачу, которую тот честно держал до самого низа, не позволяя машине разогнаться. Привыкнув заправлять длинный

«Фаэтон» в повороты, не снижая темпа, я бы и вовсе не пользовался тормозом, если бы не попавшийся навстречу трактор. В благодарность, что уступили дорогу, водитель вежливо приподнял тирольскую шляпу: Грёс гот!



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ



Высокие технологии не всегда прячутся в недрах агрегатов. Легкий и красивый шарнир крышки багажника, по-моему, маленький шедевр.

Вот и долина, широкий асфальт автобана, где можно дать волю новому мотору, оценить адаптивный круиз-контроль и «Сайд Эссист». И все же, отдавая дань дорожным качествам «Фа-

этона» на сухом и гладком асфальте, с большим уважением вспоминаешь его честную работу на «небесных» дорожках. Здесь он простой смертный, а там ступил на путь богов. □

ПОМОЩНИКИ ПО КРУГУ

«Фронт Эссист» и «Сайд Эссист» – приметы обновленного «Фазтона». Первая система представляет собой «умный» круиз-контроль: водитель выбирает желаемую скорость и дистанцию до впереди идущих машин, дальнейшее берет на себя электроника. Сбрасывает скорость и аккуратно задействует тормоза при опасном сближении. Но даже на европейских дорогах я невольно заносил ногу над педалью тормоза, не в силах поверить в «электронную» безопасность. Боюсь, в России время «умного» круиз-контроля еще не настало... Зато «бокового помощника» готов рекомендовать. При попытке некорректного перестроения, стоит включить поворотник, как в корпусе бокового зеркала суматошно вспыхивают огоньки, предупреждая о помехе сзади-сбо-



ку. Отличная система, способствующая культуре вождения. Дело за малым – научиться всем и всегда пользоваться поворотниками...

На правах рекламы

ЭТО – УДОВОЛЬСТВИЕ
МЯГКИЙ ЗОЛОТИСТЫЙ ТАБАК

РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Городские стилисты

Эти машины никогда не станут лидерами продаж. И все же... Разобраться, чем вызван немалый интерес к ним, решил Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.

BMW 120i

2,0 л, 156 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация индивидуальная, 1 349 775 руб. (\$53 990).



Разрешите поздравить – в вашей годовой налоговой декларации семизначная рублевая сумма! Вам еще нет тридцати, но вы служите в успешной компании, где все расписано до мелочей. Строжайшая дисциплина, вплоть до марки ботинок. Вам жизненно необходим индикатор успеха, но – в руководители подразделения вы пока не выбились. Выбираем между БМВ-120 и «Вольво-С30»? Для полного тождества – с автоматическими

ми трансмиссиями и спортивным пакетом, со средним в гамме мотором.

СТРЕЛА ГЛАМУРА

В угоду стилю задняя часть крыши «Вольво» сильно заужена и образует фирменный «плечистый» силуэт. Небольшой проем задней двери окаймлен L-образными фонарями. Очень скромный багажный отсек едва ли способен вместить что-то крупнее пары спортивных сумок. В стан-

дартной комплектации полка багажника пластиковая, но за доплату можно заказать специальную накидку из водонепроницаемой ткани. Она пригодится и летом, и зимой, поскольку при открывании задней двери вода с нее льется внутрь – расплата за смелые формы кузова.

Пять мест в С30 недостижимы. Вместо цельного заднего сиденья – два полноценных, близко сдвинутых кресла. Не слишком полным и не очень высоким мес-



VOLVO C30

2,4 л, 170 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Premium, 1 043 800 руб. (\$41 750).

та достаточно. Главное, что даже при росте водителя и переднем пассажире взрослые на заднем сиденье не ущемлены в комфорте. Впрочем, это достигнуто ограничением регулировки – водителю выше 190 см приходится сгибать ноги больше, чем хочется.

В обзорности «швед» тоже не идеал. Снаружи стойки кузова выглядят тонкими и ажурными, но изнутри массивны, как пилоны моста. Поступить безопасности

фирма, конечно, не может. Когда «Вольво-С30» прогнул полигоновские весы на без малого полторы тонны, я попросил у инженера акт поверки. Весы в порядке, 1478 кг – правда! Сомнений в благополучном исходе краш-тестов нет, но ведь нужно разгоняться. Впрочем, соперник тоже «упитанный», а пятый цилиндр и 440 лишних кубиков шведского мотора позволили пусть не намного, но превзойти BMW в разгоне и скорости.

«Вольво» отлично управляется и замечательно тормозит, проигрывая баварской машине менее 2 м со 100 км/ч. Более быстрый (по передаточному числу) руль спокойно относится к продольным неровностям на дороге и гораздо комфортнее на участках с выбитым асфальтом. Шины здесь обычные, и потому в лучшей плавности хода есть их заслуга. «Докатка» под полом багажника сокращает и без того скромный объем.



«Вольво-С30» – сумма любопытных дизайнерских решений. Кстати, цвет аэродинамического обвеса можно выбрать отдельно.

VOLVO C30

Компактный «Вольво» появился в 2006 году. Оригинальная внешность напоминает о «Вольво-480», который два десятка лет назад выделялся среди простых по формам собратьев.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,6–2,5 л (100–230 л.с.), дизельные 1,6–2,4 л (109–180 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 5-ступенчатые автоматические.

■ **Комплектации:** базовая, Optima, Premium, индивидуальные.

■ **Цена в России:** 591 000–1 453 000 руб. (\$23 700–58 100).

Формальными показателями разгонной динамики «Вольво» не впечатляет, но автомобиль совсем не слабак. Хорошо изолированный двигатель почти не слышен даже на высоких оборотах, коробка передач вовремя включает пониженные, а водителю кажется, будто он управляет авто классом выше. Проявляя непоколебимость на прямой и стойкость в повороте, «Вольво» оправдывает имидж небольшого, но симпатичного «броневичка». Так и подмывает махнуть в Питер и произнести пламенную речь: «Вперед, на борьбу за безопасность автомобилей!». А заодно похвалить систему BLIS: с помощью телекамер она анализирует обстановку в слепых зонах, которые не охватывают зеркала

Задняя часть С30 переключается по стилю с «Вольво-480».



ла заднего вида. Если там окажется автомобиль или другой крупный объект, оранжевая лампа возле зеркала предупредит вас о недопустимости перестроения. Недорого... всего за 38 800 рублей. Интересно, сколько стоит отформовать зеркало, выпуклое по внешней кромке?

МОДНЫЙ ПРОПЕЛЛЕР

Трехдверная БМВ-120 в базовой комплектации на 24 500 рублей дешевле пяти-

дверной. Но возможность сэкономить – совсем не то, что подталкивает к выбору. Три двери – это, скорее, спортивно. Как и М-пакет, который дополнит внешнюю агрессивность иными настройками шасси с быстрым и точным рулем. И хотя от упора до упора полных три оборота, на горной дороге его приходится поворачивать гораздо меньше, чем на «Вольво», у которого 2,8. Увы, на асфальте с колеями БМВ не даст водителю скучать.



Трехдверная «единичка» выглядит пропорциональнее пятидверной. К тому же в нее гораздо удобнее садиться, но лишь на просторной стоянке.



БМВ начинается с мотора. Фирме действительно есть чем гордиться. На фоне выдающихся двигателей «просто хороший» выглядит непутевым отпрыском аристократического семейства. Двухлитровая «четверка» с регулируемым подъемом клапанов имеет отличные показатели, но автомобилю снаряженной массой 1384 кг да с автоматической коробкой передач их маловато. Семнадцатидюймовые колеса с разными шинами (сзади – шире)

только подчеркивают скромность мотора. Даже в предельном повороте на асфальте вызвать занос резким нажатием на педаль газа не получится. С включенной системой стабилизации DSC можно вообще не опасаться, что машина «не примет» маневр. Расставленные по углам колеса, жесткая подвеска, низкий центр тяжести и минимальные крены в сочетании с близкой к идеалу развесовкой позволяют менять траекторию в темпе, доступном не

Аutomobilю с бело-голубой эмблемой идет синий цвет. А также 17-дюймовые колеса, рельефные бамперы и пороги.

BMW 120i

«Копейку» явили публике летом 2004 года. С тех пор семейство растет и модернизируется. Трехдверные хэтчбеки появились в 2007 году одновременно с новыми моторами, которые в Россию не поставляют.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,6–3,0 л (115–265 л.с.), дизельные 2,0 л (143–177 л.с.).

■ **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая или 6-ступенчатая автоматическая.

■ **Комплектации:** Advantage, Dynamic, Comfort, индивидуальные и особая серия.

■ **Цена в России:** 771 000–1 400 000 руб. (\$30 840–56 000).

каждой спортивной машине. На фоне такого шасси и отменного сцепления колес с дорогой 156 лошадиных сил – до обидного мало. Зато тормоза отличные: 38,2 м со скорости 100 км/ч, замедление – 1,03 g!

Двигатель и коробка стараются вовсю, но шасси на голову выше. В управлении БМВ не сложнее прокатного карта. Несмотря на очень жесткую подвеску и не боящиеся проколов шины с усиленной боковиной, автомобиль легко справляется с небольшими неровностями. На продольных волнах или крупных сколах реакция гораздо жестче, но в целом спортивная подвеска с уменьшенным на 25 мм дорожным просветом трясет не намного сильнее стандартной.



Сиденье водителя с электроприводами и памятью на три положения входит в пакет Premium. За пассажирское надо доплачивать.

Компас в зеркале заднего вида не удивляет на американских машинах, но в европейских его встретишь нечасто. Это одна из недорогих опций – 2600 рублей.

Шведский минимализм в салоне нравится не всем. Зато органам управления хватает места.



Вопреки ожиданиям вдвоем на заднем сиденье просторно даже позади рослого водителя. Подлокотник стоит 2600 рублей.



Такая «накидка» на багаж из водонепроницаемой ткани поможет уберечь вещи от сырости. В дождливую погоду вода с поднятой двери-стекла стекает внутрь.

В фирменную, изогнутую буквой S центральную консоль встроен телефон. Кнопки в верхней части можно использовать для набора номера. Электроника дает советы по-русски, что порой забавно. Деталей, отвлекающих взгляд водителя, тут не сыскать.



От трехдверного кузова по определению не ждут особого удобства на заднем сиденье, но места в BMW вполне приемлемы даже для крупных пассажиров – главное, чтобы спереди не уселись гиганты. Внушительный продольный ход салазок и опускающаяся почти до пола подушка сиденья позволят уместиться за рулем даже тем, чей рост переваливает за два мет-

Общая оценка

7,8

VOLVO C30 – успехи шведов в дизайне очевидны. В добротном шасси доминирует безопасность, его сочетание с возможностями двигателя, пожалуй, оптимально.



Хорошая динамика, мощные тормоза, тяговитый и малошумный двигатель, отличное качество материалов салона, приемлемо комфортная подвеска.



Очень маленький и неудобный багажник, высокий расход топлива, спидометр занижает показания, длинный и низкий передний свес.



Экран системы i-Drive незаменим для навигации. Но письменные инструкции BMW на русском не выдает.

Передние спортивные сиденья заслуживают хороших оценок. Недовольны будут лишь очень полные – в «лодочку» спинки их спина не поместится, несмотря на пневматическую регулировку боковых упоров.

Двухцветный интерьер делает скромный по размерам салон более просторным хотя бы с виду.



На центральной консоли – многочисленные кнопки и две щели для дисков – с музыкой (вверху) и картами навигационной системы (внизу).

Скромность приборной панели с оранжевой подсветкой украшает? Неужели все идеи уже исчерпаны?



У маленького BMW вполне «взрослый» багажник, к тому же отлично трансформируемый.



Заднее сиденье для двоих. Желательно не слишком длинноногих. По сравнению с «Вольво» здесь больше места голове и меньше ногам.

Общая оценка

7,9

BMW 120i – по-настоящему яркий автомобиль не предлагает компромиссов ни водителю, ни покупателю. Но отличное шасси требует более мощного мотора!



Блестящая управляемость, отличные тормоза, удобные передние сиденья, неплохой комфорт подвески на небольших неровностях, приемлемый багажник.



Нет запасного колеса, мало места для ног сзади, шумный двигатель, недостаточная динамика, жесткая на больших неровностях подвеска.

ра, но тогда позади места не останется. Водитель среднего роста может выбирать между высокой «городской» посадкой и низкой – для лучшего ощущения машины. Обзор назад оставляет желать лучшего.

Ручка-эмблема на задней двери – уже не оригинально. Зато за дверью скрывается вполне приемлемый багажный отсек. С учетом складных спинок сидений

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	VOLVO C30 2.4	BMW 120iA
Рабочее место водителя		
Сиденье	8	9
Органы управления	9	9
Обзор	7	7
Салон		
Передняя часть	7	8
Задняя часть	8	8
Багажник	6	7
Ходовые качества		
Динамика	8	8
Тормоза	9	10
Поведение на дороге	9	9
Комфорт		
Шум	9	8
Плавность хода	7	6
Климат	9	9
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	6	6
Сервис	8	8
Эксплуатация	7	6
Общая оценка	7,8	7,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал), 8 баллов – норма для этого класса машин.

объем можно увеличить более чем до кубометра. А запасного колеса нет. Хотя в машине, у которой все четыре (!) колеса могут быть разными (задние шире, причем все с направленным или асимметричным рисунком), возить с собой запаску явно не резон.

ВЫБОРА НЕТ

Хотите приобрести стильный мобильный телефон – готовьте немалую денежку и забудьте про удобные кнопки. Практичное – банально и потому дорого стоить не может. Зато, вынув из кармана сверка-



Анатолий Фомин: «Для своей цены они в меру непрактичны, но еще недостаточно амбициозны. Предпочтения владельца и BMW, и «Вольво» диктуются

не объективными характеристиками, а модным дизайном».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота база	
колея спереди/сзади	
Объем багажника, л	
Радиус поворота, м	
Масса снаряжен./полная, кг	
Время разгона 0–100 км/ч, с	
Максим. скорость, км/ч	
Топливо/запас топлива, л	
Расход топлива, л/100 км:	
загородный/городской/смешанный цикл	

Двигатель

Расположение	
Конфигурация/число клапанов	
Рабочий объем, см ³	
Степень сжатия	
Мощность, кВт/л.с.	
Крутящий момент, Н·м	

Трансмиссия

Тип	
Коробка передач	
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	
Главная передача	

Ходовая часть

Подвеска:	
спереди	
сзади	
Рулевое управление	

Тормоза:

передние	
задние	
Размер шин	



VOLVO C30 2.4



BMW 120iA

Размеры, мм:	4252/1782/1447	4239/1748/1421
длина/ширина/высота база	2640	2660
колея спереди/сзади	1535/1531	1484/1497
Объем багажника, л	233	330
Радиус поворота, м	5,6	5,4
Масса снаряжен./полная, кг	1429/1840	1290/1790
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	9,2
Максим. скорость, км/ч	215	215
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/62	АИ-91-98/53
Расход топлива, л/100 км:		
загородный/городской/смешанный цикл	6,6/13,1/9,0	6,0/11,1/7,9
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P5/20	P4/16
Рабочий объем, см ³	2435	1995
Степень сжатия	10,3	10,5
Мощность, кВт/л.с.	125/170 при 6000 об/мин	115/156 при 6400 об/мин
Крутящий момент, Н·м	230 при 4400 об/мин	200 при 3600 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	A5	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,66/3,03/1,98/1,34/1,02/–/5,11	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69/3,40
Главная передача	2,44	3,91
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	205/50R17 спереди, 225/45R17 сзади

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг	1478	1384
Нагрузка на ось, кг (%):		
переднюю	908 (61,4)	719 (51,9)
заднюю	570 (38,6)	665 (48,1)
Дорожный просвет, мм	120	120

Динамические качества

Разгон, с:

Разгон, с:		
0–100 км/ч (IV)	5,8	6,3
0–100 км/ч (V)	7,2	8,0

Эластичность

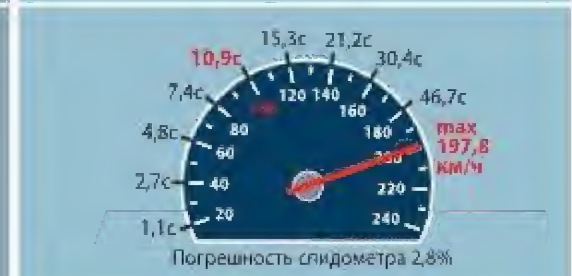
Время разгона, с:		
60–100 км/ч (IV)	5,8	6,3
80–120 км/ч (V)	7,2	8,0

Выбег, м:

120–50 км/ч	1483	1425
50–0 км/ч	629	565

Торможение со 100 км/ч:

тормозной путь, м	39,8	38,2
замедление, м/с ²	9,69	10,09

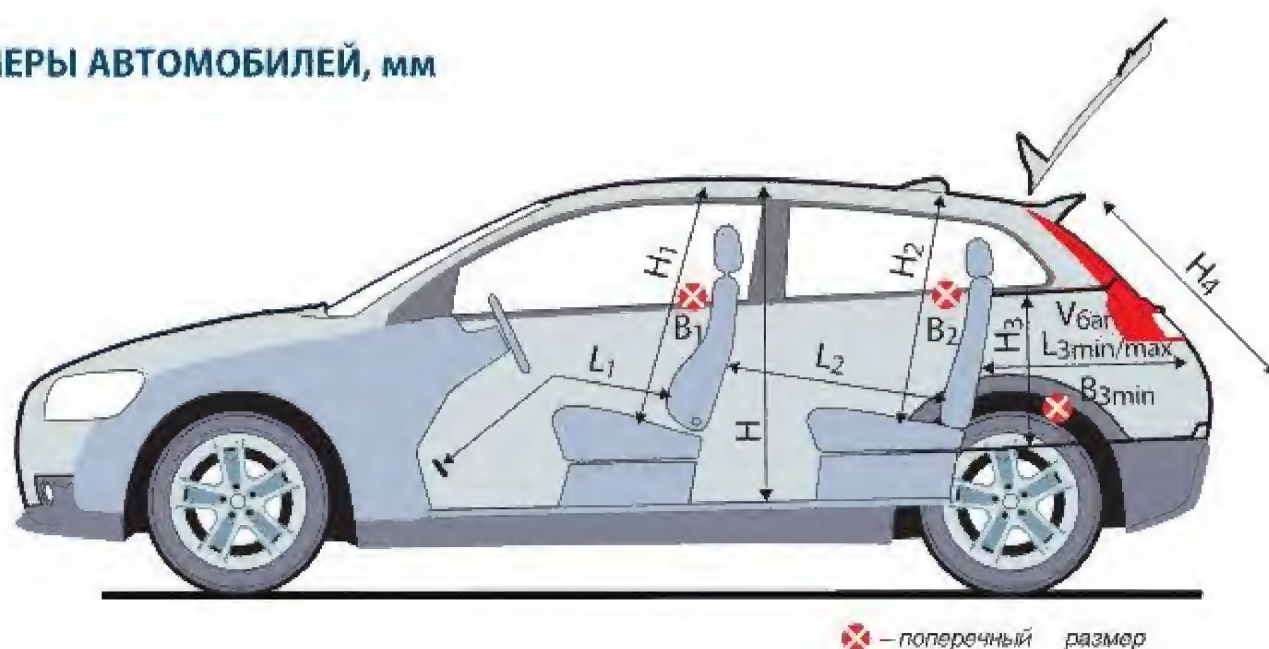




Автомобили предоставлены:
Volvo C30 – «ВОЛЬВО КАР РОССИЯ»,
BMW 120iA – «БМВ РУСЛАНД ТРЕЙДИНГ».

ющий стеклом и полированным металлом коммуникативный «дивайс», вы привлечете внимание окружающих. Хотите стильный компактный автомобиль – будьте готовы ужаться в размерах салона и багажника, спокойно относитесь к неважной обзорности и высокой цене. Забудьте о романтике дальних дорог. Вы выбрали путь... по служебной лестнице. Если к упорному труду приложить немного везенья, лет через 20–25 окажетесь на заднем сиденье лимузина с личным шофером, а для души купите наконец тот автомобиль, который вам действительно нравится... □

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



✗ – поперечный размер

Модель	VOLVO C30 2.4	BMW 120iA
L ₁	930–1090	940–1155
L ₂	620–820	520–765
H	1170	1150
H ₁	1015	1010
H ₂	930	965
B ₁	1385	1345
B ₂	1255	1325
L _{3min/max}	705/1440	790/1415
B _{3min}	905	940
H ₃	365	510
H ₄	640	655
V _{бар., л}	180	236

На правах рекламы

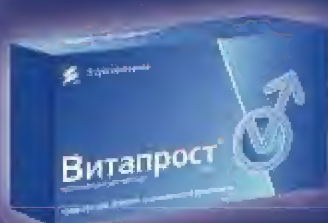
ПРОСТАТИТ ОГРАНИЧИВАЕТ?



Витапрост®

Живите настоящей жизнью!

www.vitamin.ru



Ознакомьтесь с инструкцией или проконсультируйтесь со специалистом.

Как жить без пробок?

Вам приходилось хотя бы раз в жизни застревать в многокилометровой непроходимой пробке? А может быть, вы попадаете в пробки регулярно, в одном и том же месте по пути на работу и с работы? В таком случае вы без труда поймете важность того, о чем пойдет речь в этой статье. Потому что хронический простатит и его обострения – не что иное, как большая болезненная пробка, возникающая в одном из важнейших участков мужского организма. Отчасти в этом виновата сама предстательная железа: ее сложное строение с большим количеством долек и мелких извитых канальцев – фактор, способствующий застою жидкостей. Что же застаивается в этой «пробке»? Застаивается секрет простаты – так называется вырабатываемый ею сок. Застаивается кровь и лимфатическая жидкость. В норме живые, подвижные и юркие сперматозоиды становятся вялыми, еле ползут, а то и вовсе начинают пробуксовывать на одном месте. Единственные, кто в этой «пробке» резко активизируется – болезнетворные микробы, они начинают размножаться с утроенной скоростью. Вот так возникает самая распространенная форма воспаления предстательной железы – смешанный, инфекционно-застойный простатит. С этих пор постоянными спутниками мужчины становятся неразлучная тройка – болевой, мочевого и половой синдромы. Чуть позднее к ним присоединяется четвертый участник драмы – психологические нарушения: появляется неуверенность в себе, беспокойство, тревожность, подавленное настроение, страх неудач в интимной жизни.

А теперь главный вопрос: что делать с этой «пробкой», засевшей глубоко в тылу мужского организма и отравляющей жизнь и здоровье 35% сильной половины человечества? Можно ничего не делать, покорно и терпеливо ждать, когда она рассосется сама собой. К этой пассивно-страусиной тактике прибегает каждая вторая жертва простатита. Данная тактика идеальна для развития болезни, она подходит тем, кто может терпеть обострения симптомов 3–4 раза в год. Но при таком специфическом ритме жизни – от обострения до обострения – можно незаметно для самого себя оказаться на обочине. Сегодня наиболее продвинутые автомобилисты во всем мире выбирают другой путь – устранить пробку и восстановить нормальную циркуляцию веществ в простате. Тем более что успехи современной медицины позволяют сделать это достаточно быстро, профессионально и безболезненно.

В арсенале врачей-урологов есть замечательный препарат, созданный специально для этой цели – Витапрост®. Витапрост® уже 8 лет в урологической практике, и он признан самым часто назначаемым лекарственным препаратом при простатитах. Однако Витапрост® продолжает приятно удивлять специалистов. На суперсовременной ультразвуковой аппаратуре было показано, как Витапрост® более чем в полтора раза увеличивает скорость кровотока в сосудах простаты. Подвижность сперматозоидов также существенно повышается, улучшается эрекция, повышается качество оргазма. Главное, что этот эффект достигается быстро и стабильно сохраняется.

Сегодня, когда на счету Витапроста® сотни тысяч успешных случаев применения, стало понятно, что с пробками не только стоит побороться, их можно и нужно побеждать!

Базовая версия «Рено-Сценик Конквест» с мотором 1,6 л и 5-ступенчатой механикой стоит 701 000 руб. (\$28 060). Более дорогой вариант – 784 900 руб. (\$31 420), побывавший на тесте, оснащен 2,0-литровым мотором и 6-ступенчатой коробкой передач. Кроме силовых агрегатов, разницы в оснащении машин нет.



Механический апельсин

Если верить имени, «Рено-Сценик Конквест» намерен завоевать Россию. Оценить, насколько серьезны его шансы, взялся Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.

Говорят, имя во многом определяет сущность. «Конквест» в переводе – «завоевание», но звучит это серьезней, чем есть на самом деле. «Рено-Сценик» останется просто семейным минивэном. Тем не менее ладно скроенный «внедорожный» костюм ему впору. Оптимистичный рыжевато-оранжевый цвет, практичные широкие резиновые молдинги на дверях, алюминиевый декор на раздутых некрашенных бамперах и багажных релингах. Все это напоминает скорее дорогую спортивную форму, чем военный мундир завоевателя.

В интерьере нет откровений. Устроившись в уютном сиденье, замечаю мелочи, присущие именно этой версии. Все швы на обивке сидений и оплетке руля простроены рыжей, в цвет кузова, ниткой, резиновые коврики украшены логотипом «Конквест», а на черном пластике передней панели – тонкие волнообразные оранжевые линии. В остальном все, как у гражданской машины: огромный запас пространства как спереди, так и сзади, несмет-

ное количество ящичков и тайничков, множество вариантов трансформации салона. От нее же новичок унаследовал отличную обзорность, которую портят лишь крохотные боковые зеркала.

Характер двухлитрового мотора скорее спокойный, чем бойцовский. Неторопливая езда позволяет насладиться тишиной, жужжание двигателя проникает в салон лишь на высоких оборотах. Не понравилось ра-

ботать педалью сцепления: подвешена чересчур высоко, к тому же поймать момент смыкания дисков очень сложно. А переключаться приходится часто. Шесть коротко «нарезанных» передач создают ощущение



К «джойстику» коробки рука привыкает не сразу, он стоит далековато. Приборный щиток – удобен и понятен.

Главное в салоне «Конквеста» – не заблудиться. Если забыл, куда убрал мелкую вещицу, то в многочисленных ящичках, нишах и полочках найти ее будет непросто.



«Кроссовый» костюм в пору семейному мини-вэну. Некрашенный пластик и алюминий не смотрятся инородно, детали работают на создание единого образа.

Renault Scenic Conquest – подкупает расширенными возможностями. Отсутствие полного привода – не недостаток, а возможность сэкономить на маловостребованной опции.

энергичного разгона, но заставляют постоянно двигать ручкой-джойстиком на приливе центральной консоли. Попытка «пошустрить» не доставила никакого удовольствия – своенравная педаль не дает быстро «передернуть затвор». Но стоило съехать с асфальта, где скорость и динамика невысоки, как недос-

таток стал незаметным. Еще в городе машина радовала хорошей подвеской, добросовестно отрабатывающей трещины и ямы в асфальте. Она ограждала седоков от вибрации на брусчатке, поглощала волны на шоссе, при этом не допускала лишних кренов в поворотах. Таким покладистым, предсказуемым

поведением на пересеченной местности могут похвастаться далеко не все «паркетники». Ограничитель возможностей вне асфальта – отсутствие полного привода. А нужен ли он такой машине? Ведь владельцам «паркетников» гораздо важнее дорожный просвет и небольшие свесы. А это у «Конквеста» есть.

С некоторым сожалением расставаясь с автомобилем, понял, что означает его название. Он не завоеватель, скорее «сочный» механический апельсин – желанный и аппетитный, к тому же просторный и удобный. Он умеет к себе расположить. Мои симпатии уже на его стороне. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ RENAULT SCENIC CONQUEST 2,0

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	4264
ширина	2087
высота	1620
Объем багажника, л	415
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1955
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	194
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,4
городской цикл	10,9
смешанный цикл	8,0

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 98,5 кВт/135 л.с. при 5500 об/мин, 191 Н·м при 3750 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М6



Знакомясь с машиной, восхищаешься легкостью и многообразием вариантов трансформации салона. Складывая кресла в разных комбинациях, машину можно приспособить под перевозку практически любых грузов.



Вооружена, но не опасна

Менее мощный в сравнении с европейской версией двигатель, коробка-автомат и адаптированное к нашим дорогам шасси – такова русифицированная «Мазда CX-7». С ней знакомится Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Лента шоссе стремительными скачками летит навстречу. Прыжки, наклоны, бог знает какие па приходится выделять автомобилю, пытающемуся удержаться за

профиль дорожного полотна. Типичный для отечественной глубинки асфальт, изгрызенный оспинами косметических ремонтов, конечно, не подарок, но и «Мазда CX-7», адаптированная для российского

рынка, отличается от недавно представленной европейской версии.

Не испытываю большого восторга от красивых и просторных, но скользких кожаных сидений. Равно как и от убранства салона – стандартного, хотя и до мелочей продуманного. При этом наслаждаюсь стильной и хваткой баранкой, в каждой детальке которой живут спортивные традиции «Мазды», отдаю дань «просторным» наружным зеркалам, полноразмерной аудиосистеме и удобному селектору 6-ступенчатого автомата, удачно вписанному в интерьер.

Кажется, даже двигатель, утративший два десятка лошадей после адаптации к 95-му бензину и автоматической ко-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ MAZDA CX-7

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	4675
ширина	1870
высота	1645
база	2750
Объем багажника, л	455
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1760
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3
Макс. скорость, км/ч	181*
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	69
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,3
городской цикл	15,3
смешанный цикл	11,5

■ Двигатель: бензиновый с турбонаддувом, 16 клапанов, 2,8 л, 175 кВт/238 л.с. при 5000 об/мин, 350 Н·м при 2500 об/мин

■ Трансмиссия: полноприводная, А6

*Макс. скорость ограничена электроникой.

робке, не потерял задора и прыти. По крайней мере, на средних оборотах малейшее прикосновение к акселератору тут же находит отклик в темпераментной душе автомобиля – правда, порой уж слишком импульсивной. Чуть резче наступил на педаль, и CX-7 неожиданно мощно припечатал





тело к спинке сиденья. А вот автомат, словно оппонируя мотору, работает мягко, почти незаметно перебирая передачи. И что удивительно: с двигателем у них при этом полное взаимопонимание – трансмиссия постоянно готова к любому повороту событий и безошибочно находит нужную передачу.

Одно из разочарований для любителей быстрой езды – электронное ограничение максимальной скорости. Стоит стрелке спидометра подобраться к 190 км/ч, как «Мазда» словно замирает в пространстве. Никаких толчков, рывков, зуммера, даже коробка пытается переключиться на ступеньку ниже, но автомобиль будто что-то держит. «А может, и правильно?!» – приходит в голову

Исполнение Sport: кожаная обивка, электрообогрев передних сидений и аудиосистема «Боуз» с эффектом панорамного звука.

мысль, когда сосредоточиваешься на адаптированных к российским условиям подвесках. В них заметно прибавилось энергоемкости, но вот беда – CX-7 стал откровенно жестким. Как и «европеец», он вполне комфортен на ровной дороге, лишь могучие колеса довольно гулко постукивают на швах и стыках, но стоит появиться пологим волнам, автомобиль тут же превращается в прыгучее и своенравное су-

Автоматическая коробка передач «Эктивматик» (Activematic) отлично подходит к взрывному характеру двигателя.

щество. С каждым километром в час «Мазда» все подробнее повторяет профиль дороги и наконец начинает буквально вытрясать душу, заставляя снижать скорость. В этом плане европейская «Мазда CX-7» настроена комфортнее и доброжелательнее.

Вместе с подвесками огрубела и управляемость. «Европеец» покорял в быстрых виражах интеллигентным и почти идеальным взаимопонима-

Противобуксовочная система TCS отключается, но при 30 км/ч независимо от желания водителя вновь заступает на вахту.

нием – в российском варианте рулевое управление стало менее точным. «Мазда» в поворотах по-прежнему провоцирует немного пошалить, но ведет себя не столь послушно, порой излишне «самостоятельно».

Хотя что сравнивать европейскую и отечественную версии? Наши покупатели все равно смогут оценить лишь российский вариант, который уже предлагают официальные дилеры (от 1,141 до 1,239 млн. рублей в зависимости от комплектации). Кстати, у нас «Мазду CX-7» будут продавать только с автоматом. И это далеко не единственное ее оружие! □

Мощный двигатель, неплохие ездовые возможности и при этом весьма сносная цена «Мазды CX-7» – достойный арсенал для борьбы за покупателя.



С прицелом на лидерство

Третье поколение «Рено-Лагуна», как и полагается, больше, комфортнее и дороже предшественника. Автомобиль осваивал Анатолий Фомин. Фото автора и «Рено».





Продажи в сегменте D в Европе падают уже несколько лет подряд. За последнее десятилетие его доля сократилась с 22 до 15% рынка. В прошлом году больших седанов, универсалов и хэтчбеков купили еще на 3,5% меньше, чем в позапрошлом. Покупатели, словно сговорившись, пересаживаются в более компактные машины. Экологическая сознательность или требования тесных городов? Увы, доходы многих европейцев просто не поспевают за ростом цен на машины. Впрочем, у лидирующих производителей автомобилей бизнес-класса продажи растут. Значит, за рынок можно бороться!

УДОВОЛЬСТВИЕ С КОМФОРТОМ

«Лагуна» заметно подросла. Но даже увеличившись на 90 мм в длину, 35 мм в ширину и 10 мм в высоту, этот «Рено» по-прежнему заметно меньше одноклассников. Радует, что конструкторы не пошли на соблазн раздуть габариты ради более просторного салона и багажника. Ведь бензиновая «Лагуна» похудела на 15 кг, а с дизельным двигателем – на все 65! Благодаря скромным поперечным габаритам производство C_x (0,293) на мидель удалось удержать на уровне 0,645 м² – также хороший результат. Ведь отменная аэродинамика – не только высокая «максималка», но и небольшой расход топлива на высоких скоростях, минимальный уровень шума. Кстати, изрядная доля аэродинамического совершенства – в невидимых снаружи подкапотном пространстве и под днищем автомобиля. У «Лагуны» его полностью закрыли обтекаемыми панелями.

Но чудес в компоновке не бывает. За рулем самой дорогой «Лагуны», где кожаные сиденья с электрорегулировкой сочтутся с люком в крыше, высокий водитель упрется-таки головой в потолок. Тем, кто выше 180 см, придется «сесть на пол» – тогда задним пассажирам некуда продвинуть ступни. Покатая задняя часть крыши хэтчбека тоже крадет место, и чтобы головы пассажиров не задевали ее, компоновщики опустили подушку сиденья. Сзади стало просторно, но неудобно – сильно согнутые ноги быстро затекают. Можно бы простить компактной машине, но немецкие одноклассники «Лагуны» такие огрехи уже изжили.

Впрочем, замечания от пассажира скромной комплектации не столь существен-

Спереди «Лагуна» оригинальна и узнаваема не только благодаря фарам, но также отсутствию решетки и утепленному капоту.



В силуэте машины более всего заметны увеличенный по сравнению с прежней версией салон и короткий задний свес.



Строгий салон с двухцветной отделкой несколько не уступает по качеству немецким соперникам.



«Рено» удалось заново изобрести пульт управления климатической установкой и найти для него неизбитое место. Предельно компактно и очень удобно.

Стандартный набор приборов в стандартном для «Рено» виде. Богатый декор напоминает о классе машины, а нечетная оцифровка удобнее в Европе, где основные ограничения – 50, 110 и 130 км/ч.



ны. Недостаток простора «Рено» успешно компенсирует отличным качеством сборки и материалами, ничуть не уступая в этом немецким аналогам. Есть и очевидные находки – оригинальный пульт климатической установки, удачно расположенный между центральными дефлекторами, а также джойстик управления мультимедийной системой и навигацией. Вот уж действительно – «интуитивно понятное» меню.

ЭКОНОМИЯ С РАСЧЕТОМ

Основной мотор для «Лагуны» – двухлитровый дизель в трех вариантах мощности: 130, 150 и 175 л.с. Средний можно купить и с автоматической коробкой передач. Шестиступенчатый гидромеханический автомат отлично скрывает ахиллесову пята со-

временных дизелей – плохую тягу на низких оборотах. Шесть ступеней с быстрым переключением позволяют практически ничего не потерять в динамике, правда, ценой увеличения расхода топлива примерно на 14%. Впрочем, и с механикой 150-сильный турбодизель хорош. Он достаточно рано «просыпается» и способен везти с 1500 об/мин, но поддерживает бодрый хороший разгон и на 4000. При напряженном обгоне его можно крутануть аж до 5200 об/мин. Проблем с четкостью включения передач нет. А вот с выбором... С учетом горного рельефа определиться с передачей не всегда легко. Помощник сообщает подсказку в окошке приборной панели, но с его логикой я согласен не всегда. На мой взгляд, он не дает

возможности полностью использовать потенциал мотора на невысоких оборотах: видимо, боится от нехватки тяги?

В России в первую очередь будут продаваться бензиновые «лагуны». Теоретически наибольшие шансы у машины с двухлитровым мотором с турбонаддувом и автоматической трансмиссией. По нынешним меркам 170 л.с. вовсе не много, но по крутящему моменту двигатель вполне может сравниться с 3-литровым атмосферным. Мотор объемом 2 л можно раскручивать до 6200 об/мин. Впрочем, нет необходимости – двигатель тяговит и совершенно не страдает от запаздывания турбокомпрессора. Оказывается, на это способны не только двигатели с непосредственным впрыском бензина! Если б



«Рено-Лагуна» – хэтчбек. Пять дверей вместо четырех удобнее при перевозке грузов, но минус для комфорта.

еще передачи покороче – но тогда трудно будет уложиться в 9 л/100 км.

В гамме есть и безнаддувный 2-литровый мотор, который предлагают только с «ручкой». У этой комплектации тоже есть шансы – при разумной цене. Бюджетный вариант «Лагуны» с бензиновым двигателем 1,6 попробовать не удалось, да и вряд ли он многих заинтересует. Подобный двигатель часто проигрывает большому даже в экономичности.

Миниатюрный 1,5-литровый дизель оставил двойное впечатление. На том же тестовом маршруте он оказался экономичней 2-литрового всего на 0,3 л. Рабочий диапазон заметно уже, переключаться приходится куда чаще. Конечно, в глухих городских пробках он показал бы лучший результат, но горные дороги явно не его стихия...

Интересно, что в задней подвеске «Лагуны» не хитрая многорычажная кон-



Объем багажника 450 л – не рекордный показатель в классе, но ведь и кузов короче, чем у многих одноклассников. Запаска – полноразмерная.



Силовая структура кузова, несмотря на большие размеры и меньшую массу, основательно превосходит предшественника в пассивной безопасности. Напомню, в свое время именно «Лагуна» второго поколения стала первым «пятизвездным» автомобилем.



«Рено-Лагуна Спорт Турер», по-нашему универсал, длиннее на 110 мм за счет заднего свеса и обладает весьма вместительным багажником емкостью 501 л.

RENAULT LAGUNA – вероятно, лучший французский автомобиль в классе. Но в России доверие к немецким и японским маркам пока больше, а в бюджетный сегмент машина не попадет. Это «Лагуна», а не «Логан»!

струкция, а упругая поперечная балка. Казалось бы, сегодня в этом классе предложить такую схему – все равно, что явиться в кирзовых сапогах в оперу. Однако едет автомобиль достойно, его поведение в поворотах едва ли не лучше иных «многорычажных» соперников. А с обувкой у «Лагуны» тоже все в порядке. Минимум – 16-дюймовые колеса, а на тестовых машинах – 17- и 18-дюймовые. Несмотря на простую подвеску и могучие стабилизаторы поперечной устойчивости (по заверению специалистов, угол крена при боковом ускорении 5 м/с² всего 1,9 градуса), «Лагуна» остается послушной даже в условиях, близких к предельному сцеплению. Выросшая на 20% спереди и на 50% (!) сзади жесткость пружин тем не менее не сделала ее похожей на спортивный автомобиль – плавность хода удалось сохранить. С таким шасси хорошо сочетается не слишком быстрый руль с электрогидравлическим усилителем, а в меру жесткая педаль тормоза позволяет отлично дозировать замедление.

Быть рядом с Зальцбургом и не послушать музыку Моцарта – это как побывать в Париже, не увидев Лувра и Эйфелевой башни. Подходит ли «Лагуна» для наслаж-

дения классикой? Вполне. И по качеству аудиосистемы, и по уровню шума.

РЕЖЕ И ДЕШЕВЛЕ

Говорить о надежности машины, проехав на ней сотню-другую километров, по меньшей мере легкомысленно. А вот о техническом обслуживании – можно. «Лагуны» с дизелями и двухлитровым бензиновым мотором приглашают на сервис раз в год или после 30 тыс. км. Цепной привод распредвалов позволяет забыть о замене зубчатого ремня. Впрочем, бензиновый мотор с турбонаддувом хоть и не требует замены ремня ГРМ до 120 тыс. км, но сокращает интервал между ТО до 20 тыс. км.

Не забыта и экология – 85% деталей автомобиля подлежат вторичной переработке, а 95% – утилизации. Из вторичного сырья сделаны более 90 комплектующих, минимум 50 кг в каждой машине!

Начало продаж третьей «Лагуны» в России намечено на весну. Если производитель не перегнет с ценой, то в D-классе прибавится еще одно интересное предложение. «Рено», кстати, претендует на место в тройке лидеров как в отношении качества автомобилей, так и их обслуживания. Похвальное стремление...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT LAGUNA			
	2.0 16v	2.0 Turbo	1.5 dCi	2.0 dCi 150
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина			4695	
ширина			1811	
высота			1445	
база			2756	
колея спереди			1557	
сзади			1512	
Объем багажника, л			450/1377	
Снаряжен. масса, кг	1369	1467	1386	1480
Полная масса, кг	1916	1961	1936	2025
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,1	9,2	12,1	9,5
Макс. скорость, км/ч	210	220	192	210
Топливо	АИ-95		ДТ	
Запас топлива, л	66		66	
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,3	6,6	4,6	5,1
городской цикл	10,7	13,0	6,1	7,8
смешанный цикл	7,9	8,9	5,1	6,0
Двигатель				
Мощность, кВт/л.с.	103/140	125/170	81/110	110/150
при об/мин	6000	5000	4000	4000
Крутящий момент, Н·м				
при об/мин	195	270	240	340
	3750	3250	2000	2000
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М6	А6	М6	М6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади				
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние				
Шины	215/50R17			



Живая история

«Жигули», «Самара», «Приора» – три поколения автомобилей одновременно уживаются на конвейерах ВАЗа. Как далеко шагнула эволюция марки? Ответ искали Сергей Мишин и Андрей Сидоров. Фото: Сергей Мишин, Константин Якубов.

РЕЦЕПТ ДОЛГОЛЕТИЯ

Любая машина находит своего владельца, если за нее просят разумную цену. (В конце концов, даже металлолом идет по

4000 рублей за тонну.) Но что же привлекает покупателя в ВАЗах? Сравним семейства, опираясь не только на цену и потребительские свойства, но

и на объективные беспристрастные показатели. Результаты измерений машин 2007 года выпуска приведены в таблицах. Сопоставив их, читатель

легко разберется, сколько стоит технический прогресс.

Сегодняшние «пятерки» и «семерки» по сути мало чем отличаются от первенца ВАЗ-



2101. Посадка неудобна, а рослому и вовсе тесно – голова упирается в потолок. Руль стоит почти по-автобусному, потому быстро крутить его не получится. Хорошо хоть рулевой вал обрел крестовины, позволяющие ему складываться при аварии, – прежде при серьезном ДТП он травмировал водителя. А вот переключение передач, в отличие от последующих моделей, очень четкое – рычаг распо-

ложен непосредственно на коробке передач.

Маленькие очищаемые секторы стекла в непогоду резко ограничивают обзорность. Зато здесь самый эффективный и надежный отопитель, если не брать в расчет протекающий со временем кран.

Заднее сиденье не складывается, салон отделен от багажника глухой переборкой. Багажник по современным меркам неудобен: груз прихо-

дится переваливать через его высокий борт. Удачно размещена запаска – как правило, ею можно воспользоваться, не разгружая багажник. Бензобак – прямо в багажнике, и объем его маловат – неполных 40 литров, километров на 400–500.

Машина до скорости 110–120 км/ч довольно тихая, но далее возникает сильный аэродинамический шум, да и двигатель на высоких оборотах вносит свою лепту. Надеж-

но держит заданную траекторию – но только на хорошей дороге. Неровности, особенно гребенка, противопоказаны задней зависимой подвеске – на плохой дороге задок машины норовит сползти, требуя от водителя постоянного внимания и подруливания. Резко маневрировать на «Жигулях» не рекомендуется. И дело не только в неудобно расположенном рулевом колесе. Подвеска не любит внезапных пи-



Резкие маневры «классике» противопоказаны – уже в первом коридоре на «переставке» она едет на трех колесах.

Впрысковый двигатель – пожалуй, единственное существенное отличие нынешней «классики» от «копейки» 70-х.



руэтов. При «переставке» уже в первом коридоре машина приподнимает одно из передних колес.

Особо стоит отметить древнюю тормозную систему с передним и задним контурами. Если выйдет из строя задний, тормозить еще можно, но коли лопнет передний шланг – задний контур обеспечит лишь около 40% первоначальной эффективности, да и то, если все остальное исправно. И тем не менее, если не увлекаться скоростью и резким маневрированием, на этой машине можно передвигаться вполне безопасно. Да и ремонт «классики», особенно карбюраторной, относительно прост.

Впрысковый двигатель на последних версиях – вынужденная мера, чтобы выполнить нормы токсичности Евро II. Вместе с тем «впрыск» «на колёнке» не починишь, и он слегка отталкивает традиционных пользователей, уважающих «классику» как раз за ее простоту. Именно в простоте и умеренной цене машины рецепт ее долголетия на конвейере.

ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД

Первые «самары» отличались неудобной посадкой, но с появлением регулируемой рулевой колонки этот недостаток несколько сгладился. Переключение передач с «изюминкой» – с непривычки легко

«Четверка» – эталон практичности, на которую до сих пор устойчивый спрос.



вместо первой включить задний ход и наоборот.

На заднем сиденье здесь теснее, чем в «классике». Зато его можно сложить, соединив объемы багажника и салона, что, несомненно, удобно. Впрочем, сам багажник отличал завидный объем – 430 л, по тому времени выдающийся результат. Только на седане тоже велика погрузочная высота. К тому же запаска под полом, оттого при замене колеса приходится выгружать почти весь багаж. У нынешней «Лады-115» борт багажника ниже и больше проем. На «самарах» оставили желобки над дверями, которые не только хорошо защищают салон от

попадания воды и снега с крыши, но и служат опорой дополнительному багажнику. Топливный бак у этих машин упрятан внутрь базы, под заднее сиденье – при аварии это наиболее безопасное место. Да и объем бака 43 литра, а это уже более 500 км хода. «Самары» быстрее, лучше держат дорогу, более надежно управляются на высоких скоростях и на скользких дорогах. В большинстве критических ситуаций переднеприводный автомобиль практически избавлен от заноса задней оси. Рулевое управление на первых «самарах» было очень четким, возможно, даже излишне острым – чуть зазевал-



Глубокая модернизация подарила «Самаре» вторую молодость.



Под капотом «Самары», перенесшей рестайлинг, «впрыск»...
...и наконец-то исчез бортик багажника.



ся на большой скорости, незаметно для себя повернул баранку на два-три градуса, и машина уже отклонилась от намеченного курса. Впоследствии эту особенность несколько сгладили.

Увы, ездовой комфорт хуже, чем на «классике», – подвеска типа «Мак-Ферсон» подробнее передает в салон дорожные шумы, а реечное рулевое управление – толчки от дороги на руль. Зато диагональная схема тормозов сделала автомобиль более безопасным и устойчивым при отказе одного из контуров.

Известная болячка «Самары» – низко расположенные хрупкие кронштейны растяжек передней подвески. Но в ремонте машина проста.

Съемные передние крылья заслуживают доброго слова. А вот современные бамперы – декорация. Чуть ткнулся, и он «либо пополам, либо вдребезги». Впрысковые двигатели сделали автомобиль более современным, но вместе с тем и более сложным. К счастью, се-

годня от большинства детских болезней удалось избавиться, да и диагностическое оборудование перестало быть дефицитом.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

Первые «десятки» страдали целым букетом болезней: отказывали ЭСУД (управление двигателем), БСК (бортовая система контроля), лопались вклеенные стекла. Впрочем, с годами решили почти все проблемы. БСК упростили: двигатель 1,6 л лишен функции контроля уровня масла. Автоматическое управление отопителем удобно, но ненадежно – способно оставить без тепла в мороз, а ветровое стекло – без обдува в любое время года. К сожалению, его отказы пока не изжиты.

Заднее сиденье здесь более просторное и комфортное, чем на автомобилях ранних поколений. Багажник удобнее, а в спинке заднего сиденья появился лючок для лыж. Сами спинки можно снять для перевозки длинномеров.



Выросшая из «десятки» «Приора» рассчитывает дотянуться до звезд EuroNCAP.



Шестнадцатиклапанный мотор мощностью 102 л. с. обязан разгонять «Приору» до 183 км/ч.

Объем багажника 430 л – вполне достойный показатель в своем классе.



Настройки подвески и конструктивные особенности машины сделали ее более комфортной на шоссе, включая дороги невысокого качества. Но в жертву принесена четкость управления. Рулевая рейка здесь с переменным передаточным отношением, снижающим усилие при больших углах поворота баранки. Тормозные диски спереди стали вентилируемыми. Шестнадцатиклапанный мотор не требует регулировки клапанов, что снижает трудоемкость его обслуживания. Многие кузовные детали изготовлены из оцинкованного металла.

Отличная аэродинамика позволила снизить расход топлива, да и грязи к «десятке» липнет куда меньше, чем к «Самаре». Последнее – не только за счет более обтекаемой формы, но и благодаря колесам, заглубленным в арки кузова. С другой стороны, отсутствие «водосток» открыло путь в салон воде и снегу при открывании дверей,

да и багажник на крышу подойдет далеко не всякий. Окрашенные бамперы стали формообразующими, декоративными элементами силуэта. Вклеенные стекла – современное решение, но если треснет, самому вклеить новое непросто.

Сегодня «Приора» уже полностью сменила «десятку» на главном конвейере, на очереди замена хэтчбека. Но несмотря на новую маркировку, «Приора» по сути – та же «десятка», только модернизированная, с усилителем рулевого управления, подушкой безопасности и чуть более свежей внешностью.

В общем, автомобиль – с претензией на современный, но все же до этого уровня он не дотягивает ни по качеству, ни по техническому оснащению. Разве что цена идет в ногу со временем! Усилитель рулевого управления, подушки безопасности, кондиционер, ABS... Все это давно стало нормой у одноклассников.



Чтобы изучить историю ВАЗа, не нужно посещать музей, достаточно зайти в магазин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	«ЛАДА-21053»	«ЛАДА-114»	«ЛАДА-115»	«ЛАДА-ПРИОРА»
Размеры, мм:				
длина	4130	4122	4330	4350
ширина	1620	1650	1650	1680
высота	1446	1402	1402	1420
база	2424	2460	2460	2492
колея спереди/сзади	1365/1321	1400/1370	1400/1370	1410/1380
Объем багажника, см ³	385	330	427	430
Снаряженная масса, кг	1060	985	1000	1088
Полезная нагрузка, кг	400	425	425	490
Максимальная скорость, км/ч	150	160	160	183
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/39	АИ-95/43	АИ-95/43	АИ-95/43
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,5	7,6	7,6	7,2
Двигатель				
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/8	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см ³	1451	1596	1596	1596
Мощность, кВт/л. с.	52,5/72	59,5/81	59,5/81	75/102
при об/мин	5000	5200	5200	5600
Крутящий момент, Н·м	112	120	120	145
при об/мин	4000	2700	2700	4000
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5	M5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная зависимая	типа «Мак-Ферсон» упругая балка	типа «Мак-Ферсон» упругая балка	типа «Мак-Ферсон» упругая балка
Тормоза:				
спереди/сзади	дисковые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	165/70R13, 175/70R13	165/70R13, 175/70R13	165/70R13, 175/70R13	185/65R14
Рекомендуемая цена				
исполнение «Норма», руб.	138 217	219 404	228 058	282 480

ЭТА МУЗЫКА БУДЕТ ВЕЧНОЙ?

Когда-то «классика» была весьма передовой конструкцией. Сегодня это не более чем серийно выпускаемый раритет. Держать такой на конвейере современному производителю, мягко говоря, не к лицу. Впрочем, у рынка свои законы. Покуда есть спрос – будет и предложение.

«Самара» – тоже героиня минувших дней, без которой в свое время нельзя было обойтись. Как ни крути, передний привод – значительный шаг вперед. Но по сегодняшним меркам ее никак нельзя назвать современной. Покупают ее, прямо скажем, от бедности, а само присутствие на рынке напоминает сезонную распродажу лежалого товара.

«Десятка» и «Приора» – представители последнего поколения вазовских автомобилей (не считая «Калины»). Но по технической оснащенности и – особенно! – качеству они безнадежно отстают от конкурентов. Куда больше, чем в свое время «классика» и «Самара».

Взглянем на результаты замеров. Конечно, абсолютные динамические показатели «Приоры» существенно выше, чем «Жигулей», но на них ли ориентируются в повседневной эксплуатации? Пятисекундная разница в разгоне до сотни между «пятеркой» и «Приорой» в городе практического значения не имеет – реализовать ее негде. Максимальная скорость? Да, здесь «Приора» на голову выше. Кстати, если «максималка» ограничена Правилами, почему бы еще на заводе не «прошивать» ЭСУД пределом, например, в 130 км/ч (пусть 20 км/ч будут запасом на всякий случай)? Глядишь, и памятников вдоль дорог поубавится. Получается, и этот параметр – маркетинговая уловка.

Эластичность (время разгона с 60 до 100 км/ч) разнится на две секунды, и то набирают-

ся они ближе к сотне. Неужели в этих мгновениях смысл жизни? Безопасность? Говорят, «классика» в этом существенно проигрывает «Приоре». С другой стороны, ни та, ни другая не соответствуют нынешним требованиям, а «Приоры-Люкс» с подушками безопасно-

сти, с которой вазовцы рассчитывают получить четыре звезды EuroNCAP (3P, 2007, № 9), еще нет в продаже. Так чем же объяснить двукратную разницу в цене между «классикой» и «Приорой»? Видимо, в основном умело сформированным спросом.

Прогресс, безусловно, коснулся комфорта, безопасности автомобилей, снижения трудоемкости обслуживания, но, похоже, никак не качества. Обратите внимание на длину тормозных путей – пятиметровая разница между «пятеркой» и «Приорой» объясняется... не-

исправностью регулятора давления в задних тормозах «Жигулей». И дефект этот характерен для модели.

Приходится с сожалением признать, что за 37 лет ВАЗ не только не стал законодателем автомобильной моды (надеяться на это было по меньшей мере наивно), но даже сколько-нибудь не приблизился к лидерам мирового автопрома. Морально устаревшие, технически несовершенные, к тому же наспех собранные и не по чину дорогие машины обречены на вымирание. А их бывшие козыри – дешевизна и возможность ремонта в любой точке страны – сегодня нещадно биты качеством иномарок. Сервис последних становится все более доступным, а цены уже вполне сопоставимы. А потому в ближайшее время ВАЗы по цене иномарок вряд ли будут востребованы в том объеме, в котором сегодня производятся.

На правах рекламы

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

■ Динамические качества

Разгон 0–100 км/ч, с
Максимальная скорость, км/ч

■ Эластичность

Время разгона, с
60–100 км/ч (IV пер.)
80–120 км/ч (V пер.)

■ Выбег, м:

120–50 км/ч
50–0 км/ч

■ Торможение со 100 км/ч:

тормозной путь, м
Скорость выполнения «переставки» 12 м, км/ч*

	«ЛАДА-2105»	«ЛАДА-114»	«ЛАДА-ПРИОРА»
Разгон 0–100 км/ч, с	16,3	13,5	11,5
Максимальная скорость, км/ч	146,1	162,3	185,5
Время разгона, с			
60–100 км/ч (IV пер.)	16,2	14,2	13,9
80–120 км/ч (V пер.)	33,9	22,9	19,6
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1050	1218	1537
50–0 км/ч	514	640	712
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	49,9	48,0	45,1
Скорость выполнения «переставки» 12 м, км/ч*	67,2	69,8	68,0

*На шинах заводской комплектации.

РОСГОССТРАХ ДОМ-КВАРТИРА



ЗВОНИТЕ - ЕДЕМ!

На правах рекламы

www.rgs.ru

ОАО «Росгосстрах»

Лицензия С №0001 77, выдана Росстрахнадзором

(495) 540 5555

0530 (МТС, Билайн, Мегафон)

Ребра и головы

«Опель-Корса» формирует прочный костяк, поддерживающий неплохую осанку немецкой фирмы на российском рынке. Разобрать модель по косточкам взялся Максим Сачков. Фото: Константин Якубов.





Не самая дешевая в классе, «Корса», однако, не скучает без покупателей. Еще в начале года машины продавали только под заказ. Новые поставки устранили дефицит, но все равно – автомобили на стоянках дилеров (по крайней мере, столичных) не успевают запылиться.

НА ПРИЛАВКЕ

На первый взгляд, цена самой доступной «Корсы» кажется привлекательной (на момент подготовки материала около 12,5 тыс. долларов), однако приглядитесь, что предлагают за эти деньги: комплектация «Эссенция» с литровым 60-сильным двигателем со скудным набором дополнительного оборудования. Ни тебе кондиционера, ни электростеклоподъемников, рулевая колонка не регулируется, водительское сиденье нельзя подстроить по высоте, а вместо «музыки» большая, даже не прикрытая заглушкой дыра. Аскеты, конечно, находятся, но большинство обычно заказывает удобства. Такая возможность есть, но они обойдутся еще примерно в 40 тыс. рублей, и... цена перестает быть заманчивой. Правда, даже в скупом исполнении на «Корсу» устанавливают необходимый минимум для безопасной езды – ABS, подголовники и трехточечные ремни на всех сиденьях, фронтальные подушки безопасности водителя и пассажира.

В следующей комплектации – «Энджой» лишений меньше, список опций длиннее, а экстерьер и интерьер богаче. Эта «Корса» обута в 15-дюймовые колеса, ручки дверей, боковые молдинги и держатели наружных зеркал – в цвет кузова, под дорожке обивки дверей и сидений, под пассажирским креслом вещевой ящик, на потолке лампочки для чтения, а в противосолнечных козырьках столь любимые дамами зеркала. Кстати, для слабой половины мобильного человечества предлагают веселенькую расцветку салона – помимо темно-серых вставок на сиденьях и дверях, можно подобрать в голубых или красных тонах. Но ассортимент базового оборудования разочаровывает – даже кондиционер и простенькая магнитола, которые не редкость у равноценных конкурентов, здесь в опциях. Зато в этой комплектации «Корса» может похвастать достойным набором двигателей и коробок. Выбирайте – 1,2 или 1,4 л? Механику, автомат? Или предпочитаете роботизированную трансмиссию?

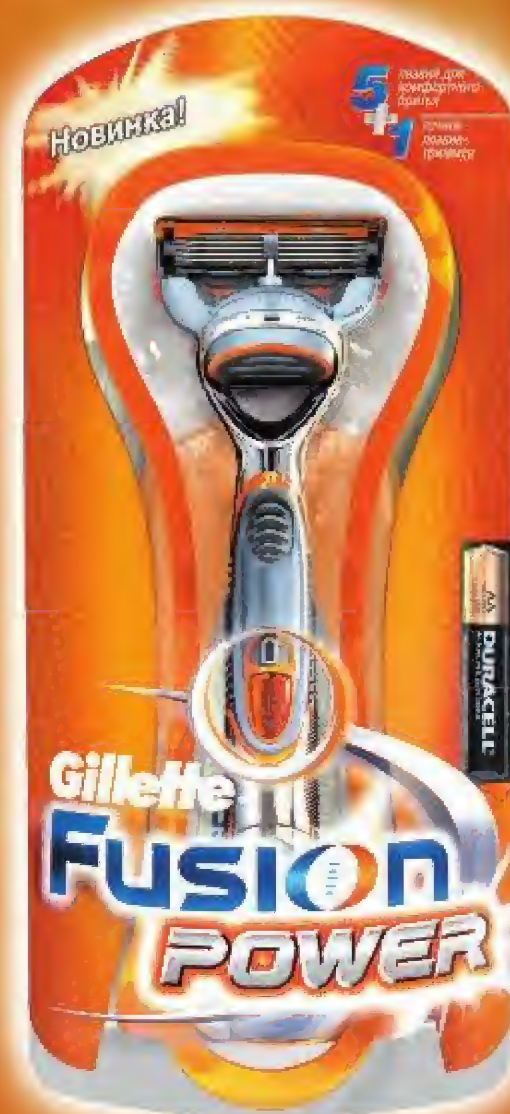
Те же силовые агрегаты предложат и нацелившимся на самую дорогую комплектацию «Космо». Внешне отличите ее

На правах рекламы

ИСПЫТАЙ ЛУЧШЕЕ БРИТЬЕ ОТ GILLETTE*



**Новый Fusion
и Fusion Power,
работающий на батарее**



Gillette®

Лучше для Мужчины нет

*среди обычных бритв
и бритв, работающих на батарее

реклама

РАССМОТРИМ ВАРИАНТЫ

3-ДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК



Как ни странно, «корсы» с таким кузовом продаются не хуже, чем пятидверные версии. Вероятно, покупателям импонирует более сбитая и подтянутая внешность, а практичность часто уходит на второй план. С разложенным вторым рядом объем отсека 1050 л, а в длину спокойно войдут 1,35-метровые предметы. Только учтите, что в 3- и 5-дверных моделях в комплектации «Эссенция» спинка цельная, и только в более дорогих версиях она может складываться по частям (40:60). Что 285-литровый багажник удобной для груза формы, подтверждают ширина между колесными нишами – 944 мм, а максимальная немногим больше – 969.



5-ДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК



Длиной и высотой (соответственно 3999 и 1488 мм) эта «Корса» не отличается от модели с тремя дверями, но чуть шире (1737 против 1713 мм). Впрочем, эта разница не заметна для пассажиров, тем более что база у обеих одинаковая (2511 мм). Вероятно, из-за ширины на 5 л больше и максимальный полезный объем (до передних сидений). Кстати, у обеих версий спинку заднего сиденья можно наклонить вперед на 7,5°, добавив немного места в багажнике. Еще одно практичное изобретение – регулируемый пол. Опустив его на низший уровень, получите максимально большой багажник, а подняв на следующую ступеньку, сровняете площадку для груза при разложенных сиденьях.



по 16-дюймовым дискам и противотуманкам, внутри – по кожаному рулю и более дорогому оформлению консоли. Естественно, в базе больше устройств, повышающих комфорт и безопасность. Например, тут шесть подушек, кондиционер, «музыка», плафоны не только у передних, но и у задних пассажиров. Водителя и пассажира обнимают спортивные сиденья. Кстати, за дополнительную плату (16 тыс. рублей) можно установить более же-

сткую и короткоходную подвеску и 17-дюймовые легкосплавные диски. Такой оказалась «Корса», попавшая к нам на тест.

Она в комплектации «Космо» с двигателем 1,4 л и классическим гидромеханическим автоматом. Большинство покупателей предпочитают «корсы» именно с такими агрегатами. Чуть не забыл о гарантии: обычная европейская, 2 года без ограничения пробега.

ЗА РУЛЕМ

За рулем «Корсы» чаще встретишь даму. Вполне объяснимо – небольшой автомобильчик со смазливой, совсем не грозной внешностью мужчинам нравится меньше. Хотя они признают, что машина обаятельная и привлекательная, особенно на фоне предшественницы.

Дизайнерам, нарисовавшим интерьер «Корсы», удалось совместить строгий и упорядоченный стиль с игривостью, свой-



Комплектация Essentia.



Комплектации Enjoy и Cosmo.

Сделай лучшее*
бритье от Gillette
еще более
комфортным

Gillette
FUSION™



Первый шаг:

Увлажняющий гель для бритья
Gillette® Fusion – защита кожи
с первого до последнего
движения бритвы

Завершающий шаг:

Бальзам Gillette® Fusion
с экстрактом алое – мягкий
уход за кожей после бритья

Gillette
Лучше для Мужчины нет

Комплектация Essentia.

Комплектация Enjoy.

Комплектация Cosmo.



ственной небольшим автомобилям. Впрочем, быстро обосновавшись за рулем (благо в этой комплектации регулируется и рулевая колонка, и сиденье по высоте), начинаю замечать и недостатки выразительного салона. Миниатюрной барышне здесь будет вполне комфортно, а люди даже среднего роста подпирают головой потолок. Вероятно, в этом «заслуга» люка: ведь на заднем сиденье хоть и не просторно, но вполне комфортно. Кстати, второй ряд безоговорочно для двоих. Но эта пара может быть не из самого мелкого десятка – места хватит даже довольно высоким людям. Еще небольшой просчет – отражение приборов в ветровом стекле. И зачем информационный экран в верхней части центральной консоли завален вперед – это какая-то хитрая задумка или недостаток конкретного автомобиля?

Спортивное кресло, которое устанавливают в исполнении «Космо», поначалу кажется удобным. Оно не дает телу ерзать в поворотах, но и не диктует жестко, как надо сидеть. Увы, через полсотни километров спина запросила отдыха – всю дорогу ее заставлял некомфортно изгибаться валик в зоне поясницы. Попытался настроить спинку иначе – не помогло. Кстати, к рукоятке регулировки беспрепятственно дотянется разве что миниатюрная женская ручка. Сдается, «Корса» все-таки не для мужчин.

Но раз ее задумывали для прекрасных дам, могли бы и повадки сделать мягче. На первых же метрах ощущаешь «прелести» спортивной подвески и низкопрофильных 17-дюймовых шин. «Корса» и на более мягкой длинноходной подвеске не славилась плавностью хода,



Вещевой ящик напоминает дамскую сумочку – с виду небольшой, а мелочевки влезает много. Отличается разве что подстаканником.

а тут каждая кочка, каждый шов на дороге впечатывается в память. Помня о неприятных ощущениях, стараюсь всякий раз объезжать неровности, благо авто-



Четырехступенчатые гидромеханические автоматы устанавливают только на «корсы» с моторами 1,4 л.



Автомобили с механическими 5-ступенчатыми коробками можно купить с любыми двигателями и во всех комплектациях.



Недорогой вариант автомата – роботизированная коробка «Изитроник» работает в паре с 80-сильным двигателем.



Как в большинстве автомобилей этого класса, заднее сиденье для двоих. Но ограничения по росту и комплектации для них – вполне разумные. Кстати, для совсем маленьких и легких предусмотрено крепление детского кресла типа «Изофикс».

Оригинальный аварийный комплект на случай прокола покрышки сгодится, только если ее повреждения незначительны. Иначе придется вызывать эвакуатор – в варианте с 17-дюймовыми шинами и спортивной подвеской запаски нет (у других версий она полноразмерная).

Автомобили предоставлены автосалонами «АВТОМИР» и представительством «ДЖИ-ЭМ».

мобиль делает это охотно и четко. Широкие шины хорошо цепляются за асфальт, крены небольшие, а руль четко сообщает, куда смотрят колеса. Правда, стоит поехать быстрее, как управление начинает ошибаться – четко задать траекторию не получается, на вираже приходится подруливать. Приятно, что, несмотря на жесткость подвески, автомобиль практически не реагирует на глубокие дорожные колеи, прорезая их, как острый нож масло.

В плотном городском потоке наслаждаешься работой прекрасно спетой пары – 90-сильного двигателя и гидромеханической коробки. Первый безоговорочно и быстро выполняет все команды педали газа, а вторая плавно и четко отщелкивает передачи, без ошибок и промедления. Стоит вырваться на загородный простор, как ощущаешь нехватку «лошадок». Обгоны приходится тщательно просчитывать: потеряешь скорость – дожидайся длинного прямока.

И все-таки, несмотря на непростой характер, «Корса» – женский автомобиль. Не случайно и слабый пол, и автомобили «Опель» пошли от Адама. Правда, одни получились из ребра, другие – из головы.

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Работа и запчасти	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 тыс. км)	5700
ТО-2 (30 тыс. км)	7500
ТО-3 (45 тыс. км)	5700
ТО-4 (60 тыс. км)	9800
Масло и фильтр	1700
Фильтр воздушный	800
Свечи зажигания	1300
Бампер передний в сборе	14 500*
Стекло ветровое	11 500
Фара	8000
Крыло переднее	6000*
Капот	10 200*
Дверь передняя	17 000/16 200**
Тормозные колодки передние	1450

*Стоимость деталей и работ без покраски.

**Для трех-/пятидверной модели.

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ, руб.

	Essentia	Enjoy	Cosmo
1,0 МКП 60 л. с., 18,2 с, 150 км/ч, 5,6 л/100 км	324 000	—	—
1,2 МКП 80 л. с., 13,9 с, 168 км/ч, 6,0 л/100 км	—	374 000	434 000
1,2 АКП 80 л. с., 15,4 с, 168 км/ч, 5,7 л/100 км	—	384 000	444 000
1,4 МКП 90 л. с., 12,4 с, 173 км/ч, 6,1 л/100 км	—	404 000	454 000
1,4 АКП 90 л. с., 14,8 с, 166 км/ч, 6,8 л/100 км	—	414 000	464 000
1,4 МКП 90 л. с., 12,4 с, 173 км/ч, 6,1 л/100 км	—	389 000	449 000
1,4 АКП 90 л. с., 14,8 с, 166 км/ч, 6,8 л/100 км	—	399 000	459 000
1,4 МКП 90 л. с., 12,4 с, 173 км/ч, 6,1 л/100 км	—	414 000	474 000
1,4 АКП 90 л. с., 14,8 с, 166 км/ч, 6,8 л/100 км	—	424 000	484 000

Мощность двигателя, максимальная скорость, разгонная динамика и расход топлива в смешанном цикле приведены для 3-дверных хэтчбеков. Показатели модификаций с другими кузовами могут незначительно отличаться. ■ – 5-дверный хэтчбек, ■ – 3-дверный хэтчбек.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Оснащение	Essentia	Enjoy	Cosmo
14-дюймовые стальные диски	+	—	—
15-дюймовые легкосплавные диски	—	9000	—
16-дюймовые легкосплавные диски	—	—	14 100
ABS и EBD	+	+	+
ESP	10 000	10 000	10 000
Противотуманные фары	3900	3900	3900
Зеркала с электроприводом	+	+	—
Зеркала с электроприводом и обогревом	4500	4500	+
Кондиционер	20 500	20 500	+
Климат-контроль	—	32 100	11 500
Фронтальные подушки безопасности	+	+	+
Боковые подушки безопасности и занавески	—	25 700	+
Передние электростеклоподъемники	7700*	+	+
Датчик дождя и света	—	4600	4600
Индикатор давления в шинах	21 800	21 800	21 800
Иммобилайзер	+	+	+
Центральный замок с дистанционным управлением	—	+	+
Аудиоподготовка	+	+	+
Аудиосистема с CD-проигрывателем	10 800	10 800	+
Датчики парковки сзади	—	10 300	10 300
Адаптивные фары	—	7700	7700
Люк с электроприводом	20 500	20 500	20 500

Цены на дополнительное оборудование даны в рублях. *Вместе с центральным замком с дистанционным управлением.





Вписаться в евростандарты

Обрастая новыми опциями, «Лада-Калина» все больше походит на современный европейский автомобиль. О последних изменениях рассказывает Андрей Сидоров. Фото: Павел Сидоров.



За нынешний год «Калине» удалось сбросить немного «жира» и одновременно нарастить мышечную массу – новый 16-клапанный двигатель избавился от «лишних» 200 кубиков объема, но прибавил при этом девять «лошадей» мощности. Результат – машина стала чуть динамичнее и заметно менее прожорлива. И если улучшения динамики владелец практически не заметит (максимальная скорость возросла всего на 5 км/ч, а разгон до сотни упал на 0,8 с), то экономичность ощутит собственным карманом. Расход на сотню у 1,4-литровой машины в смешанном цикле – 6,7 л против прежних 7,8 л. Иными словами, каждый седьмой километр – бесплатно.

О новом двигателе ВАЗ-11194 мы подробно рассказывали в ЗР, 2005, № 9. Напомним, объем сократили, уменьшив диаметр цилиндров с 82 до 76,5 мм. Изменили камеру сгорания, фазы газораспределения, оснастили 16-клапанной головкой цилиндров и деталями ГРМ фирмы «Гейтс» (Gates), ресурс которых (включая зубчатый ремень) – 200 тысяч километров! Еще один штрих современности – новые двигатели соответствуют экологическим нормам Евро III, без труда перестраиваются на Евро IV и, как уверяют заводские специалисты, им вполне по плечу и перспективные Евро V. Пусть отдельному покупателю до этого, по большому счету, дела нет, зато всем вместе польза – над мало-мальски крупными городами России прочно обосновались серые шапки гари.

До конца года АВТОВАЗ планирует выпустить около трех с половиной тысяч «калинов» с новым мотором, машин же с 1,6-литровым двигателем – более 30 тысяч. Впоследствии выпуск 1,4-литровых возрастет до 50 тысяч в год.

Следующие два новых элемента комплектации хотя и менее заметны на фоне нового двигателя, но, по-моему, куда важнее. Это подушки безопасности для водителя и переднего пассажира и тормоза с антиблокировочной системой (ABS) в приводе.

И пусть «Калина» благодаря великолепной жесткости кузова и безопасному интерьеру и без подушек укладывается в действующие нормы ЕЭК ООН, с последними гораздо спокойнее. Тем более что сами подушки – из Швеции, от фирмы «Аутолив» (Autoliv), знающей в своем деле толк, а ремни безопасности с преднатяжителями – эстонские «Норма». Но «Калина» – российский автомобиль, поэтому неплохо бы в этом вопросе учесть исконно русский менталитет. Ничто не мешает пустить мотор и мчаться хоть с максимальной скоростью, наплевав на эти ремни. Голов, по прочности сопоставимых с чугунными шарами, среди нас, похоже, три четверти. Их глаза свысока поглядывают на чудака, пристегнутого по всем правилам. Иными словами, механизм, препятствующий движению автомобиля, пока все в нем не пристегнутся, нам нужен едва ли не больше самих подушек. И не примитивный, который можно обмануть, защелкнув замки





Приподняв заднее правое колесо, «Калина» энергично ввинчивается в поворот.

в положении «ремень за спиной», а самый настоящий, с тройной защитой от дурака.

Адаптация антиблокировочной системы к «Калине» началась еще в феврале 2005 года, когда ВАЗ заключил контракт с фирмой «Бош». Параллельно испытаниям отработали и технологию диагностики ABS на станциях техобслуживания.

Система состоит из гидроагрегата (основного исполнительного устройства, управляющего через электромагнитные клапаны давлением в рабочих тормозах),

электронного блока управления, электронасоса и четырех датчиков скорости – по одному на колесо. Стоит колесу заблокироваться в торможении, как давление в его тормозе падает на долю секунды – и вновь возрастает, не давая колесу сорваться в скольжение. (На педали тормоза работа ABS ощущается как отчетливый стрекот или хруст.) Благодаря этому автомобиль остается управляемым в экстренном торможении даже на мокрых и скользких дорогах. Внедрение ABS повле-

Задним пассажирам не то что подушек – подголовников не досталось.

ABS – незаменимый помощник для начинающего водителя.



В «Ладе» всегда есть место «тюнингу»: через окно в подкрылке проходит не только рулевая тяга, но и грязь в моторный отсек.

Рекомендации владельцу изложены по-английски – явный намек на экспортный потенциал.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель Тип кузова	LADA KALINA		
	Седан	Хэтчбек	Универсал
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4040	3850	4040
ширина		1700	
высота		1500	
база		2470	
колея спереди		1430	
сзади		1410	
Объем багажника, л	400	235	350
Снаряженная масса, кг	1080	1080	1110
Полная масса, кг	1555	1555	1585
Время разгона	13,3	13,3	13,5
0–100 км/ч, с	(12,5)*	(12,5)	(12,7)
Макс. скорость, км/ч	162(167)	162(167)	160(165)
Топливо	АИ-95		
Запас топлива, л	50		
Расход топлива, л/100 км:			
смешанный цикл	7,8 (6,7)		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р4		
Число клапанов	8(16)		
Рабочий объем, см ³	1596 (1390)		
Мощность, кВт/л.с	59,5/80 (65,5/89)		
при об/мин	5200 (5600)		
Крутящий момент, Н·м	120 (127)		
при об/мин	2500–2900 (4200–4800)		
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		
Размер шин	175/70R13–185/60R14		

* В скобках – с двигателем ВАЗ-11194.

кло за собой некоторые конструктивные изменения: для установки датчика скорости изменены поворотный кулак и передняя стойка. На приводах напрессованы зубчатые роторы, с которых считывается скорость вращения колес. Упразднен регулятор давления в задних тормозах.

«Калин», оснащенных столь полезной опцией, планируют уже в этом году выпустить около полутора тысяч.

КРИТЕРИЙ ИСТИНЫ

Ну а теперь, когда мы знаем, на что нужно обратить внимание, самое время опробовать новшества за рулем – программа презентации позволяла сделать это обстоятельно, без спешки.

На первом этапе мне достаются 1,4-литровый хэтчбек и полторы сотни километров карельских дорог.

Устраиваюсь поудобнее. За рулем вполне просторно и, в отличие от «десятки», ногам, кажется, чуть вольготнее –



Получив опции, подходящие современному автомобилю, и сбавив цену до отвечающей своему классу, «Лада-Калина» понемногу завоевывает свою нишу на рынке.

педаль газа немного утоплена вперед. Зеркала позволят без труда оценить обстановку сзади – большие, удобной формы, а сферичность такова, что объекты в них сохраняют естественные пропорции. Регулировка – джойстиком из салона: несмотря на небольшие их рывки, выставить зеркала по росту сложности не представляет.

«Я вам не скажу за всю Одессу», но у автомобиля с бортовым номером «3» обнаружил следующие особенности. Передняя подвеска, на мой взгляд, слабовата – несколько безобидных выбоин в асфальте заставили ее сработать до упора. Не до деформации кузова, но все же ощутимо. Учет и впредь будем аккуратнее. Едва слышно поскрипывает сиденье, совсем домашнему, как сверчок за печкой, а вот панель, показалось, дребезжит временами громче, чем хотелось бы. Для оценки «максималки» присмотрели отличное новое шоссе – до горизонта ни одной машины и какого-либо жилья вдоль дороги.

Газ в пол, 160 км/ч переваливаем с легкой вибрацией на руле и упираемся в 165 км/ч по спидометру. Что ж, больше ни-

кто и не обещал. А коллеги за ужином уверяли, что запросто укладывали стрелку на упор (200 км/ч). Рыбаки...

Характер нового мотора – на любителя. Чтобы почувствовать прирост мощности, стрелку тахометра придется подводить к красной зоне. Да и добавленный «килограмм» момента переехал с трех за четыре тысячи оборотов. Иными словами, щелкать передачами приходится гораздо чаще, чем на старом добром 1,6.

Отметим приятную особенность: даже на максимальной скорости в машине тихо, аэродинамических шумов почти нет, разговаривать можно не напрягаясь. И две менее приятных – при движении прямо рулевое колесо оказывается повернутым вправо примерно на 10°. Покупателю-педанту такая небрежность будет явно не по душе.

Вторая особенность обнаружилась на следующий день у 1,6-литровой машины. Ее подвеска достойно выдержала испытания на энергоемкость, ни разу не сработав до упора, но насторожило неожиданно резкое подруливание в быстрых крутых поворотах на асфальте. Оказалось, заднее

ВАРИАНТЫ КОМПЛЕКТАЦИИ LADA KALINA

Опции	Стандарт	Норма	Норма +	Люкс
Блокировка выбора линии заднего хода	•	•	•	•
Защитные бруссы в дверях	•	•	•	•
Фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира	–	–	•	•
Механизм предварительного натяжения и ограничения усилия ремней безопасности	–	–	•	•
Противоугонная сигнализация с ДУ	•	•	•	•
Регулировка ремней безопасн. по высоте	•	•	•	•
Электроусилитель рулевого управления	–	•	•	•
Обивка сидений и дверей – гобелен	–	•	–	–
Обивка сидений и дверей – искусственная кожа/гобелен	•	–	–	–
Обивка сидений и дверей – бархат	–	–	•	•
Аудиоподготовка	•	•	•	•
Комбинация приборов с ЖК-дисплеем с функцией бортового компьютера	•	•	•	•
Иммобилайзер	•	•	•	•
Регулируемая по высоте рулевая колонка	•	•	•	•
Атермальные стекла	•	•	•	•
Фильтр салона	•	•	•	•
Центральный замок с ДУ	•	•	•	•
Электроблокировка замков дверей	•	•	•	•
Электростеклоподъемники передн. дверей	•	•	•	•
Электростеклоподъемники задних дверей	–	–	–	•
Колеса легкосплавные 14"	–	–	•	•
Колеса штампованные без колпаков 13"	•	–	–	–
Колеса штампованные 14" с колпаками	–	•	–	–
Зеркало в противосолнечном козырьке пассажира	–	•	•	•
Черное покрытие стоек дверей	–	–	•	•
Молдинги дверей	–	–	•	•
Корпуса наружных зеркал в цвет кузова	–	–	–	•
Облицовка спинок задних сидений и задний коврик	–	•	•	•
Кронштейны крепления груза в багажнике	–	•	•	•
Обивка крышки багажника (седан)	–	•	•	•
Подогрев передних сидений	–	–	–	•
Противотуманные фары	–	–	–	•
ABS	–	–	–	•
Кондиционер*	–	–	–	•

* С 2008 года.

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ, руб.

	Стандарт	Норма	Норма +	Люкс
Седан 1,6	238 300	240 350	262 000	–
Хэтчбек 1,6	242 045	244 095	265 745	–
Седан 1,4		267 671		–
Хэтчбек 1,4		271 416		–

внутреннее колесо теряет контакт с дорогой, наружное, соответственно, подламывается и дает заметный увод. Он-то и заставляет машину ввинчиваться в поворот. Впрочем, такие маневры с визгом шин в повседневной эксплуатации – дурной тон. А вот легкость управления, экономичность, динамика, компактность при довольно просторном салоне – тон хороший. Современные опции (ЭУР, ABS, подушки безопасности, в ближайшем будущем – кондиционер) и умеренная цена смогут, надеемся, хоть как-то противостоять экспансии с Востока и «засланным казачкам» – иномаркам, собранным в России. □

SKODA FABIA

1,4 л, 86 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Sport, опции, 535 000 руб. (\$21 400)



Любить глазами

OPEL CORSA

1,4 л, 90 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация Cosmo, опции, 559 250 руб. (\$22 370)

NISSAN NOTE

1,6 л, 110 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация Luxury, 557 798 руб. (\$22 300)



Яркие, самобытные, привлекательные... Баланс между запоминающейся внешностью и полезным содержанием искал Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов.



За что любят автомобили? За выразительность, красоту, практичность, универсальность и многое другое. А еще – как символ благополучия, определенного положения в обществе.

Представители так называемого В-класса – пожалуй, самого массового в Европе – не скупятся на стилистические эксперименты. И чем разнообразнее здесь формы, тем оригинальнее начинка. У нас такие машины приживались непросто: относительно дорогие, не самые практичные, чувствительные к колдобинам. Словом, есть слабые места. Но – растут возможности, меняются требования – и здесь все больше ценят необычность, компактную, но комфортную красоту.

У тестового трио есть все шансы серьезно поспорить за особое внимание потребителя. «Опель-Корса» и «Ниссан-Нот» уже вкусили популярности. А новичок – «Шкода-Фабия» еще только вступает в спор с одноклассниками. Насколько сильны ее аргументы?

OPEL CORSA

Трех- и пятидверный хэтчбеки четвертого поколения дебютировали в 2006 году.

- **Двигатели:** бензиновые 1,0–1,4 л (60–90 л.с.),
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая или роботизированная (Easytronic), 4-ступенчатый автомат.
- **Комплектации:** Essential, Enjoy, Sport, Cosmo.
- **Цена в России:** 310 000–468 000 руб. (\$12 400–18 710).





На правах рекламы

Яркое запоминающееся оформление к лицу отлично оснащённому автомобилю.



Красиво, но риск, по крайней мере на спидометре, не хватает.



«Бардачок» дополнен ящиком под сиденьем.



Центральная консоль очень живописна.

На заднем сиденье откровенно тесно и в ногах, и по высоте.

Общая оценка

7,5

OPEL CORSA – милое, симпатичное создание, призванное радовать и удивлять, а уже потом заниматься настоящей работой.



Высокий уровень оснащения, выразительный интерьер, отличные тормоза и автомат, удобный багажник.



Низкий потолок, посредственная обзорность, плавность хода и разгонная динамика, плохая приспособленность к российским условиям.

С НАЛОТОМ ГЛАМУРНОСТИ

За нарядной внешностью – и игривость, и благородство, и, конечно же, преимущество нескольких «корсиканских» поколений. Бросающейся в глаза, запоминающейся машине определенно подходят массивная панель приборов с иллюминаторами «воздуходувок». К ним яркая комбинация приборов, блестящая, насыщенная центральная консоль с массой не очень нужных, на первый взгляд, но весьма оригинальных приложений. Если выбирать лишь глазами – вот героиня сегодняшнего дня. «Корса», словно чувствуя хрупкую лиричность вашего настроения, охватывает, укутывает уютным, каким-то надутым интерьером, заставляя на время забыть о практичности.

Пухленький руль, по-взрослому регулируемый в двух направлениях, удобный рычаг современного 4-ступенчатого автомата, внушительные диапазоны регулировок передних сидений, массивные стойки кузова. Кажется, я в большом, солидном автомобиле, и лишь сосед, вдруг нависший справа, возвращает к действительности.

Индивидуальность, породистость в каждой детальке интерьера – это здорово. Вот только на деле не все идеально. Взять, например, весьма добротное с виду сиденье. Комбинированная обивка, выразительные валики боковых поддержек на подушке... Но спинка явно коротковата, да и неожиданные «горбинки» отнюдь не способствуют комфортному по-



МУЖСКАЯ КОСМЕТИКА

**ЭНЕРГИЧНАЯ ЗАЩИТА
В ТЕЧЕНИЕ ВСЕГО ДНЯ,
УВЕРЕННОСТЬ В СЕБЕ
И
ПЯТИЗВЕЗДНАЯ
СВЕЖЕСТЬ!**



ТЕЛЕФОН ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ: 8 800 505 00 21

WWW.COSMETICAXXI.RU

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ложению. Люк на крыше заставляет пригибать голову, монолитность форм кузова мешает обзорности. Даже яркий, заметный спидометр оказывается неудобным – слишком просторная шкала лишена ориентиров.

Двигатель и коробка – содружество флегматика и холерика. Первый надежно, но неспешно делает свою работу (машина в такой комплектации – откровенно женская). Автомат, наоборот, из кожи вон лезет, стараясь предугадать ваши желания.

Результат: уравновешенная динамика при спокойной езде и весьма невыразительные реакции при скоростных импровизациях. А жаль, потому что все остальное заточено как раз под яркий темперамент. Чуткое, даже резкое рулевое управление, жесткие, короткоходные подвески, в которых запас трясучести, кажется, на пару таких автомобилей. Поначалу никак не мог приспособиться к игривости машины. Могучие 17-дюймовые колеса наделяют «Корсу» немного искусственной, компьютерной

управляемостью. Позволяя достигать боковой перегрузки 0,94g, легко «душат» двигатель, стоит в повороте немного перекрутить баранку, и рождают ощущение вседозволенности. А тут еще любая неровность отзывается резким ударом. Нужны ли столь яркие настройки шасси автомобилю, достигающему сотни за бесконечные 18 секунд? Ведь даже наладив с «Корсой» взаимопонимание, хочется чем-то пожертвовать ради просто комфортного перемещения в пространстве.



SKODA FABIA

Новая версия 5-дверного хэтчбека впервые представлена на Женевском автосалоне 2007 года.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,2–1,6 л (70–105 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.
- **Комплектации:** Classic, Ambiente, Sport, Elegance.
- **Цена в России:** 339 000–543 000 руб. (\$13 560–21 700).

«АНТИКОРСА»

«Фольксваген»? «Мини»? «Фабия»? В образе новинки много фирменных черт и узнаваемости. Но яркости, выразительности – увы, маловато. Конечно, в сравнении с предыдущей машиной «Фабия» куда симпатичнее, однако на фоне конкурентов выглядит серой мышкой.

Но главное разочарование – в интерьере: однообразные темные пластики, им





Даже подсвеченный интерьер «Фабии» скучен и однообразен, а вот все остальное хорошо.

Приборы читаются отлично, жаль, красная секция тахометра начинается совсем не в «спортивной» зоне.

Осматриваться в «Фабии» приходится довольно долго, прежде чем догадаешься: автомобиль отлично оснащен.



На заднем сиденье просторнее, чем в «Корсе», но как-то стандартно, без шика.



Два «бардачка» – это интересно! Главное, не забыть, что куда положил.

Общая оценка

8,0

SKODA FABIA – удачная попытка сделать автомобиль интересным прежде всего для водителя. Но оригинальности, увы, мало...



Отличная эргономика, высокий уровень оснащения, вместительный багажник, выразительная управляемость.



Однообразный интерьер, посредственный акустический комфорт, скромный дорожный просвет.

в тон – обивка сидений, шкалы приборов, тумблеры, зеленовато-блеклые дисплеи. Ни единой яркой черточки! Даже выигрышный желтый цвет кузова не в силах развеять уныние от ее внутренностей. И это отделка версии «Спорт»? Поначалу верится с трудом, особенно на фоне расфуфыренного конкурента. И только потом, осмотревшись, замечаю: оснащена «Фабия» ничуть не хуже. Просто все «изюминки» слились, рас-

творились в непроницаемом однообразии; надо отбросить эмоции, чтобы понять и прочувствовать идеологию машины. Только тогда оцените по достоинству правильность посадки, хваткий профиль жестких и удобных сидений, внятность шкал приборов. Ощутите почти идеальную четкость переключений коробки. «Фабия» явно создавали в расчете на совершенно иное восприятие, нежели «Корсу».

На правах рекламы



Окончательная победа над трением и износом!



Если любишь – подари...

- Ты меня любишь?
- Ну конечно же, родная...
- А как, как ты меня любишь?

(Из подслушанного разговора машины и ее хозяина)

Отличный подарок для вашего авто от компании SMT Performance Products – специальные наборы «Подарок инжекторному двигателю» и «Подарок дизельному двигателю».

В наборы входит 100% синтетический кондиционер металла 2-го поколения SMT², «15-минутная промывка двигателя», присадка к топливу и еще небольшой сюрприз для автолюбителя: фонарь-брелок с логотипом SMT².

Это гарантированная защита двигателя вашего автомобиля от трения и износа, решение таких проблем, как загрязнение системы смазки, возникновение течей масла через уплотнители, снижение служебных характеристик и защитных свойств моторных масел, а также надежная защита от негативных последствий использования некачественного топлива.

Двигатель вашего авто непременно отзовется на такой подарок долгими годами надежной и бесперебойной службы.

Товар сертифицирован



Сделано в США

Сеть АВТОМАГов: Москва (495) 721-33-33
Санкт-Петербург (812) 331-97-57
Волгоград (8442) 26-87-56, Ростов-на-Дону (863) 242-48-93
WWW.AGAH.RU – электронный каталог продукции
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ:
по Москве (495) 975-73-71
по регионам (495) 721-33-33
факс (495) 975-73-72, 124-51-11
МЕЛКИЙ ОПТ e-mail: vs@agah.ru



Отлично сбалансированное шасси: в нем ни грана фальши, попытки выдать желаемое за действительное. Несколько пробных движений рулем и машина словно сливается с дорогой. В отличие от «Корсы» «Фабия» не пытается поразить способностями по части управляемости, но в быстрые повороты заезжает на удивление охотно, даже игриво.

Единственное «но» – подвески никак не могут решить, быть им комфортными или

спортивными. На ровной дороге «Шкода» отлично справляется с пологими волнами, не утомляя повторением профиля. Но стоит возникнуть серьезным неровностям, подвески вдруг «слабеют», появляется раскачка кузова, а иногда и лязганье ограничителей хода.

Двигатель – одна из самых больших загадок этой версии «Фабии». На первый взгляд неплохо подходит для повседне-

ной жизни: эластичен, добротен, разве что шумноват. В унисон его настройкам и коробка с явно сближенными передаточными числами. Вот только... Стоит поверить в спортивность «Шкоды» и попытаться крутануть мотор от души, как электронный ограничитель остудит эти желания, сработав на 5600 об/мин. Рано? Не то слово! Ведь двигатель едва запел, перешагнув трехтысячную отметку!



NISSAN NOTE

Премьера 5-дверного хэтчбека состоялась в январе 2005 года.

- **Двигатели:** бензиновые 1,4–1,6 л (88–110 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** Comfort, Luxury, Tekna.
- **Цена в России:** 413 698–557 798 руб. (\$16 550–22 300).

КАК ПО НОТАМ

Игривая внешность ладненького вагончика с выразительными глазами-фарами – самые модные тенденции в классе. Яркостью облика «Ноут» способен соперничать с «Корсой». Но внутри приоритеты распределены по-иному. Интерьер отнюдь не навеивает скуки или однообразия, просто его индивидуальность основана





На правах рекламы

Внутри «Ниссана-Ноут» немного «ярких» пятен, зато практичных решений предостаточно.

В комбинацию приборов приходится вглядываться: цифры слишком мелкие.

Лаконичная и аккуратная центральная консоль с фирменными кругляшами.



Можно усесться с комфортом или, ради багажника, сдвинуть вперед всю конструкцию.

Чем не местечко для солидной записки? Да еще и сидишь неплохо.

Общая оценка

8,1

NISSAN NOTE – запоминающаяся внешность, индивидуальное и вместе с тем продуманное содержание. Такова золотая середина.



Вместительный, функциональный салон, хорошая обзорность, сбалансированные ездовые возможности, солидный дорожный просвет.



Шумное поведение на неровностях, мелкий багажник.

в первую очередь на требованиях практичности. Здесь куда меньше ярких пятен, разве что небольшая центральная консоль с фамильными кругляшами климатической установки. Зато – масса ящичков, «бардачков», кармашков. Не стал бы серьезно упрекать «Ноут» за мелкую и бесхитростную комбинацию приборов, ведь все остальное удобно и продуманно.

Он не пытается постоянно заигрывать с вами как «Опель», не обещает строгости посадки «Шкоды», не предлагает даже регулировки руля в продольном направлении. Зато на незатейливых сиденьях усаживаешься комфортно, без проблем. По достоинству оцениваешь хорошую обзорность, хваткий, пусть и «синтетический» руль, «кочергу» самого обычного,

ПРОТИВОУГОННЫЕ СИСТЕМЫ

BLACK BUG



Комfort и безопасность
высшего класса

АЛТОНИКА

www.altonika.ru



Три во многом индивидуальных взгляда на моду сегодняшнего дня. Какой душевнее – решать потребителю.

4-ступенчатого автомата. А пассажиры на заднем сиденье и вовсе повизгивают от восторга. Кажется, схожие с конкурентами размеры и пропорции, но насколько здесь легче дышится!

Двигатель «Ниссана-Ноут» ожидаемо задорен, даже задирист. «Лишние» по сравнению с конкурентами 20 сил и 200 кубиков рабочего объема в малолитражной команде очень заметны. Но по-

коряет даже не это, а скорее живые, импульсивные настройки автоматической трансмиссии. Стоит поактивнее нажать на акселератор – за доли секунды взвесив ваши намерения, коробка позаботится о довольно резком, иногда даже с пробуксовкой колес, рывке. Газ отпущен – и «живчик» успокаивается, быстренько добираясь до высшей, четвертой передачи. Столь выразительная работа авто-

мата понравилась, хотя порой немного утомляла.

В отличие от конкурентов, настройки шасси не столь выразительны, зато автомобиль куда лучше приспособлен к нашеньским дорогам. Конечно, и «Ноут» – не идеал. Подвески, особенно задняя, слишком шумно и гулко реагируют на мелкие неровности. Но с остальными справляются гораздо уверенней, не допуская про-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные

Размеры, мм:
длина/ширина/высота
база
колея спереди/сзади
Радиус поворота, м
Объем багажника, л
Масса снаряженная/полная, кг
Время разгона
0-100 км/ч, с
Макс. скорость, км/ч
Топливо/запас топлива, л
Расход топлива,
л/100 км: загород./
город./смешанный

Двигатель

Расположение
Конфигурация/
число клапанов
Рабочий объем, см ³
Степень сжатия
Мощность, кВт/л.с.
Крутящий момент, Н·м

Трансмиссия

Тип
Коробка передач
Передаточные числа
I/II/III/IV/V/VI/з.х.
Главная передача

Ходовая часть

Подвеска:
спереди
сзади
Рулевое управление

Тормоза:

передние
задние
Размер шин



OPEL CORSA



SKODA FABIA



NISSAN NOTE

3999/1737/1488
2511
1485/1485
5,1
285/1100
1120/1600
14,8
166
АИ-95/40
5,7/8,7/6,8

3992/1642/1500
2462
1435/1425
5,1
300/1160
1070/1585
12,3
174
АИ-95/45
5,3/8,6/6,5

4083/1690/1550
2600
1470/1460
5,5
280/1332
1177/1580
11,7
174
АИ-95/46
5,8/9,3/7,0

спереди поперечно
P4/16
1364
10,5
66/90 при 5600 об/мин
125 при 4000 об/мин

спереди поперечно
P4/16
1390
10,5
63/86 при 5000 об/мин
132 при 3800

спереди поперечно
P4/16
1598
10,7
81/110 при 6000 об/мин
153 при 4400 об/мин

переднеприводная
A4
2,81/1,48/1,0/0,74/-/-/2,77
4,12

переднеприводная
M5
3,77/2,1/1,39/1,03/0,81/-/-/3,18
3,88

переднеприводная
A4
2,86/1,58/1,00/0,7/-/-/2,77
4,07

типа «Мак-Ферсон»
упругая поперечная балка
реечное с электроусилителем

типа «Мак-Ферсон»
упругая поперечная балка
реечное с электроусилителем

типа «Мак-Ферсон»
упругая поперечная балка
реечное с электроусилителем

дисковые вентилируемые
барабанные
185/65R15, 195/55R16

дисковые вентилируемые
дисковые
185/60R14, 205/45R16

дисковые
барабанные
175/65R15, 185/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг
Нагрузка на ось, кг (%):
переднюю
заднюю
Дорожный просвет, мм

1219
744(61)
475(39)
135

1124
672,5(60)
451,5(40)
135

1179
718(61)
461(39)
170

Динамические качества

Разгон, с:



Эластичность

Время разгона, с:
60-100 км/ч (IV)
80-120 км/ч (V)

10,3*
14,8*

13,9
23,9

7,2*
10,7*

Выбег, м:

120-50 км/ч
50-0 км/ч

1267
501

1275
548

1297
632

Торможение

с 100 км/ч:
тормозной путь, м
замедление, м/с ²

39,6
9,7

39,5
9,8

43,0
9,0

*В автоматическом режиме трансмиссии.

Hi-Gear®

Бензин ваш – идеи наши!

А ЧТО ТАМ В БЕНЗО- БАКЕ?

О качестве бензина
всем известно –
присадки к топливу
используй повсеместно!

Современные двигатели весьма требовательны к качеству топлива. А оно оставляет желать лучшего. Вот наши «железные кони» и начинают болеть. Симптомы «заболевания» известны: повышенный расход топлива, перегрев, неравномерная работа двигателя на холостых оборотах, «провалы» при разгоне, ухудшение динамики, проблемы с пуском двигателя.

Специалисты американской компании Hi-Gear предлагают простое и эффективное решение этих проблем – использование присадок к топливу. Систематическое использование присадок позволяет

увеличить срок службы инжекторов в 2-3 раза, при этом их стоимость «отбивается» снижением расхода топлива, не говоря уже об экономии на дорогостоящем ремонте.

Товар
сертифицирован



Сделано
в США



Сеть АВТОМАГов: Москва (495) 721-33-33
Санкт-Петербург (812) 331-97-57
Волгоград (8442) 26-87-56, Ростов-на-Дону (863) 242-48-93
WWW.AGASH.RU – электронный каталог продукции
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ:
по Москве (495) 975-73-71
по регионам (495) 721-33-33
факс (495) 975-73-72, 124-51-11
МЕЛКИЙ ОПТ e-mail: vs@agash.ru





Багажники даже в «малышах» становятся многоярусными, с потайными нишами. А вот самый логичный, пожалуй, у «Фабии».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



✕ – поперечный размер

Модель	OPEL CORSA	SKODA FABIA	NISSAN NOTE
L ₁	925–1125	915–1110	915–1100
L ₂	580–815	610–848	537–935
H	1160	1235	1263
H ₁	980	1020	1033
H ₂	945	980	967
B ₁	1350	1333	1340
B ₂	1325	1313	1325
L _{3 min/max}	600/1250	695/1240	530/1335
B _{3 min}	900	957	953
H ₃	533	530	545
H ₄	702	852	727
V баг., л	244	256	152*/244

*Без дополнительного отсека под съемным полом основного отделения.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	OPEL CORSA	SKODA FABIA	NISSAN NOTE
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	9	8
Органы управления	8	9	8
Обзор	7	8	9
Салон			
Передняя часть	9	8	8
Задняя часть	7	8	10
Багажник	8	8	7
Ходовые качества			
Динамика	7	8	9
Тормоза	8	8	8
Поведение на дороге	8	9	8
Комфорт			
Шум	8	7	8
Плавность хода	6	7	8
Климат	8	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	7	7	8
Сервис	8	8	8
Эксплуатация	6	8	7
Общая оценка	7,5	8,0	8,1



На правах рекламы

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

боев или излишней раскочки. Да и по плавности хода «Ноут» определенно комфортнее остальных. Неплох он и в настройках управляемости. На фоне «накачанных» конкурентов «Ниссан» не выглядит простачком, демонстрируя быстрые, темпераментные реакции. До поры до времени едет он очень добротно, даже с огоньком. Однако переоценивать возможности машины не стоит. В быстрых

поворотах семейная привязанность берет свое: большие крены кузова и не очень стабильное поведение напоминают о гражданских характеристиках подвесок и рулевого управления. Оно и правильно – быть спортсменом совсем не обязательно, тем более с искусственной, силиконовой мускулатурой.

НА ГРАНИ УСПЕХА

Они по-прежнему дороги, далеко не всегда практичны и заметно хуже приспособлены к здешним дорогам, нежели собратья классом выше. В характерах немало противоречий, заигрывания. Зато они яркие, прекрасно оснащены, компактны и очень индивидуальны, иногда даже чересчур. Яркие цвета, неординарные формы, модный макияж явно интригуют потребителя. Что ж – можно любить глазами, но есть иные свойства, на которые стоит обратить внимание. □

Автомобили на тест предоставлены:
Opel Corsa – «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРЗ СНГ»,
Skoda Fabia – «ШКОДА АВТО РУСЛАНД»,
Nissan Note – «НИССАН МОТОР РУС».



Сергей Воскресенский: «Невзирая на классовую принадлежность, в каждом из этих автомобилей чувствуется своя школа, огромное желание быть оригинальным. Возможность выбора – это здорово!»

АВТОХИМИЯ
Hi-Gear®

Бензин ваш – идеи наши!

Покупайте
километры...
банками

И пусть вам
не рассказывают
сказки –
Присадки к маслу –
панацея
для системы смазки!

Все в этой жизни имеет свойство когда-нибудь кончаться. Вот и содержащиеся в моторных маслах присадки – антиокислительные, противозадирные и т.д. – тоже начинают «кончаться» уже после 2-3 тыс. км пробега. Служебные свойства масел, соответственно, постепенно снижаются.

Однако эта беда поправима – добавление к работающему маслу дополнительного сбалансированного пакета присадок линии Oil Treatment американской компании Hi-Gear позволяет улучшить свойства масла и благодаря этому, увеличить ресурс двигателя. Поэтому, покупая банку с присадками к маслу Oil Treatment, вы, по сути, приобретаете дополнительные километры пробега...



Товар
сертифицирован



Сделано
в США

Сеть АВТОМАГов: Москва (495) 721-33-33
Санкт-Петербург (812) 331-97-57
Волгоград (8442) 26-87-56, Ростов-на-Дону (863) 242-48-93
WWW.AGAM.RU – электронный каталог продукции
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ:
по Москве (495) 975-73-71
по регионам (495) 721-33-33
факс (495) 975-73-72, 124-51-11
МЕЛКИЙ ОПТ e-mail: vs@agah.ru



CHEVROLET NIVA 1,7 GLC

Изготовитель	«Джи-Эм – АВТОВАЗ»
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с декабря 2006
Пробег на момент отчета	20 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2007, № 3



Гусиным шагом

Геннадий Емелькин

За шесть месяцев эксплуатации наша «Шевроле-Нива» преодолела двадцатитысячный рубеж. За это время автомобиль ни разу не подвел, заводился с полоборота, уверенно вытаскивал застрявших собратьев и лишь изредка беспокоил мелкими неисправностями. В этом смысле новая «Шеви» оказалась полной противоположностью своей предшественнице. Но без «блох» не обошлось.

Сначала закапризничала цепь обогрева заднего стекла и боковых зеркал – через 20 минут после включения перегорел предохранитель. Первый сбой мы посчитали случайностью, но после того, как оплавился третий предохранитель, переделали капризную цепь.

Вместо штатного реле поставили аналогичное, но с отключением по времени (от «Дэу-Нексии»). Теперь по нашим замерам цепь размыкается через 18 минут после включения – и предохранитель цел.

К восьмой тысяче щетка стала оставлять на стекле задней двери большие неочищенные участки. Схожая картина была и на предыдущем автомобиле. Виною тому неплотное прилегание щетки к стеклу из-за прихвата оси поводка во втулке. Причина обычная – нет смазки. Отремонтировали узел своими силами.

При пробеге 18 тыс. км заменили передние колодки. По левой стороне износ фрикционного материала равномерный, а по правой нет. Оказалось, ко-

лодка слишком плотно сидит в раме суппорта, из-за чего при торможении перекашивается. Новые колодки (производства «Дафми») сделаны аккуратно и перемещаются свободно. Но обратная сторона такой легкости – звонкий стук при движении по неровной дороге, лишний раз напоминающий об исправности цилиндра.

Тормозные диски после 10 тыс. км, чего начали бить: торможение со скоростей чуть выше 100 км/ч отдается неприятной дрожью в рулевое колесо. К сожалению, качество этих деталей не улучшилось.

Шумы и вибрации трансмиссии остались на прежнем уровне. Третья передача в коробке стала включаться лучше, но до оптимального усилия еще далеко. На неровной дороге обшивки дверей скрипят так, словно повыскакивали поршни их крепления, хотя на взгляд они плотно прилегают к дверям и не смещаются под нагрузкой. Осмотр автомобиля на подъемнике не выявил серьезных отклонений. Зазоры передних ступичных подшипников (больное место «нив») здесь в норме, рулевые наконечники и шаровые опоры без люфтов. Агрегаты трансмиссии без следов течи, лишь незначительное запотевание на переднем редукторе. Пока обороты коленвала не превышают 4000 об/мин, расход масла почти незаметен, но при регулярном переходе за эту отметку вырастает до литра на тысячу.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHEVROLET NIVA 1,7 GLC (0–20 тыс. км)*

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–6 тыс. км)	12 800
В том числе бензин	10 800
Расходы на содержание (6–20 тыс. км)	
Лампа ближнего света (2 шт.)	280
Масло для двигателя 5W40 и фильтр	1200
Реле обогрева заднего стекла (Daewoo Nexia)	250
Тормозные колодки передние	210
Бензин АИ-92 (средний расход 9,8 л/100 км)	27 440
Итого (6–20 тыс. км)	29 380
Общие расходы (0–20 тыс. км)	42 180

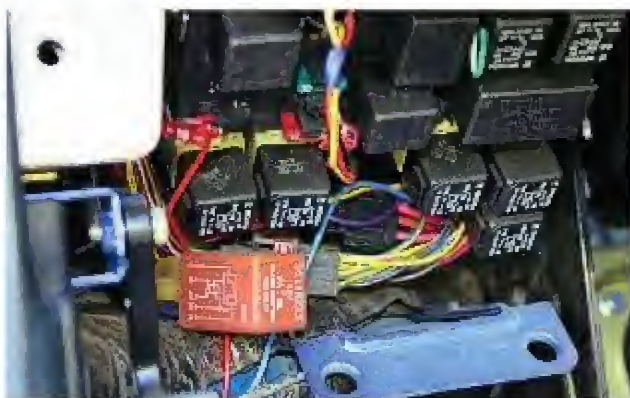
*Работы выполнены своими силами.

Езда с постоянно включенными габаритными фонарями и ближним светом фар требует частой замены ламп: Н7 перегорают каждые три месяца, а габаритные «пятиваттки» в два раза чаще. Майская жара стала серьезным испытанием для кондиционера – к сожалению, он не оправдал ожиданий. Когда за бортом выше 25°C, из сопел дует слегка холодный воздух, остужая лишь небольшое пространство вокруг, но не весь салон. В дилерском центре добавили в систему хладагента (утечек при этом не обнаружили), но ситуация полностью не выправилась.

В целом же «Шевроле-Нива» конца прошлого года оставляет приятное впечатление, особенно по сравнению с теми, что выпущены на 2–3 года раньше. Но почивать на лаврах конструкторам и сборщикам пока рано – покупатель все разборчивей, да и конкуренты не дремлют. □

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Реле обогрева заднего стекла от «Дэу-Нексия» автоматически разрывает цепь через 18 минут – предохранитель больше не перегорает.



Качество сборки в целом улучшилось, однако зазор между крышкой перчаточного ящика и панелью приборов стал заметно больше. Есть над чем поработать!



GREAT WALL DEER G3

Изготовитель	Baoding Great Wall Holding Automobile, КНР
Год выпуска	2005
В эксплуатации «За рулем»	с февраля 2006
Пробег на момент отчета	40 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2006, № 4, 10, 12; 2007, № 4



Экономный платит дважды

Андрей Кочетов

За полтора года и 40 тыс. км мне множество раз задавали вопрос: ну как «китаец»? Со временем отвечаю все сдержаннее. В начале эксплуатации радовало сочетание хороших внедорожных качеств и относительно невысокой цены. Маленький межсервисный пробег (7000 км) уходил на второй план. Сейчас беспокоят расходы на содержание, да и былой веры в надежность все меньше.

Судите сами. За отчетный период проведено два техни-

ческих обслуживания. Причем если на предыдущие четыре ТО затратили 44 180 рублей, то два последних обошлись в 58 174 рубля. С каждым плановым визитом на сервис вылезает все больше и больше мелких и крупных неисправностей.

ТО-5 (29 тыс. км) хоть и насторожило ценой, но не испугало объемом работ. Подумаешь, кроме рекомендуемых заводом операций, заменили передние колодки, высоковольтные провода, пару втулок поворотного

кулака, амортизатор рулевой тяги и рабочий цилиндр сцепления. Конечно, обидно, что рулевое начало сыпаться так быстро, но ведь гарантийные 20 тыс. км выходили. Со сцеплением сложнее. Им занялись по жалобе на затрудненное включение второй передачи. Насколько замененный по гарантии рабочий цилиндр был в этом виноват, специалистам технического центра, конечно, виднее, но коробка передач работать лучше не стала.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ «ГРЕЙТ УОЛЛ ДИР G3» (0–40 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–27 тыс. км)	112 965
ТО-5 (29 тыс. км)	21 587
ТО-6 (36 тыс. км)	36 587
Бензин (средний расход – 14,7 л/100 км)	36 777
ИТОГО (27–40 тыс. км)	94 951
Общие расходы (0–40 тыс. км)	207 916

До следующего обслуживания «Дир» доехал без видимых проблем, весело поскрипывая обивками дверей и похрусты-

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ И НЕИСПРАВНОСТИ

Амортизатор рулевой тяги умер к 29 тыс. км, а ТО-6 (36 тыс. км) вынесло приговор нижним шаровым опорам и другим мелким частям передней подвески.



Самое слабое звено сцепления – «корзина». Заменили весь комплект в сборе.



Высоковольтные провода прожили чуть больше года, зато свечи отработали два срока – 14 тыс. км.



Кнопки аварийной сигнализации и противотуманок стоят всего 200 рублей за штуку, но, как бабочки, нежны и живут недолго, а у ремонтников не всегда есть.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ И НЕИСПРАВНОСТИ

Правому поворотнику не повезло: разбил шальной камень. Всего за 640 рублей купили новый на фирменном сервисе.



От вибрации правая фара потеряла третью точку опоры и стала светить в небо. Цена – 3500 рублей.

вая синхронизаторами сначала только второй, потом третьей, а изредка и четвертой передачи. За это время спрос на услуги сервиса вырос до предварительной записи на неделю вперед. Заказ-наряд на ТО-6 преодолел планку в три десятка позиций и шокировал суммой, включающей кроме регламентных еще и ремонтные работы. Комплект сцепления стоит 8680 рублей, а работа по его замене – еще 5250 рублей. Кроме этого поменяли задний подшипник коленвала (по гаран-

С февраля прошлого года по сентябрь нынешнего редакционный «Олень» съел 200 с лишним тысяч рублей. Неужели «ягель» так дорог?

тии) и перетряхнули половину передней подвески за 9712 рублей. Хруст коробки передач при переключениях специалисты техцентра, пряча глаза, неисправностью не посчитали, заключив: «Еще походит!».

Да, дорог нынче «ягель» для китайских «олений»! Но

пугает даже не дороговизна содержания, достойная куда более породистых джипов и пикапов, а скорее тенденция. Первые 15 тыс. км «Дир» хоть и обходился недешево, по надежности был приемлем. Теперь все больше сдает позиции.

У людей характер портится с возрастом, у автомобилей – с пробегом. Наш «Дир G3» не исключение. К тому же старение идет по ускоренной программе. Да, скупой и экономный платит дважды! Сначала – за дешевый автомобиль, потом – за частый и дорогой ремонт. Одно радует: в короткий межсервисный период «Олень» пока ни разу не остановился из-за поломки. Интересно, выдержит ли машина такой график хотя бы до конца гарантии и во что обойдется следующее ТО? □

На правах рекламы

Shell Car Care International Ltd

rainx®

Ultimate Protection From All The Elements



Значительно улучшает видимость при вождении в дождливую погоду

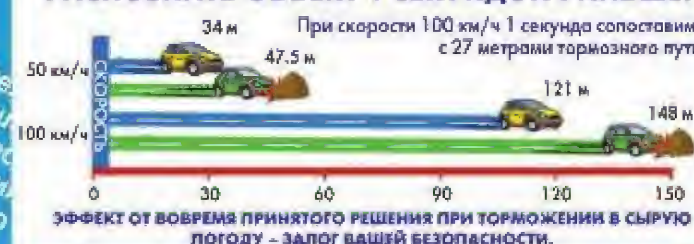
- Капли дождя легко слетают со стекла при движении автомобиля под воздействием воздушного потока
- Достигается улучшенная видимость, повышается безопасность и комфорт
- Легок в применении

<http://rainx.com>

ПРЕИМУЩЕСТВО В 1 СЕКУНДУ

rainx®

Исследования показали, что при применении RainX Антидождь водитель получает возможность **РАСПОЗНАТЬ ОБЪЕКТ 1 СЕКУНДОЙ РАНЬШЕ.**



Дистрибьютор в России: компания Кордоба, Москва, 123007, ул. 5-я Магистральная, 15, (495) 792-2232 (розн.), (495) 101-3943 (опт). Факс: 783-8823, e-mail: mail@cordoba.ru, www.cordoba.ru

Ярмарка инвесторов

Крупнейший в Европе Франкфуртский автосалон стал местом встреч и обмена мнениями главного редактора журнала «За рулем» Петра Меньших с руководителями ведущих автомобильных компаний. Главная тема – автомобильный рынок России.

ФИАТ: привезем лучшие автомобили



Лука де Мео (Luca de Meo),

вице-президент концерна ФИАТ, руководитель марки ФИАТ.

– Мы приветствуем подписание соглашения с «Северсталь-Авто». По подсчетам журнала, в различных видах и модификациях уже выпущен 21 миллион ФИАТ-124, из них только в России – 15 миллионов. Получается, 124-й – самый народный автомобиль в современном мире. Не хотите повторить успех?

– Россия – стратегический рынок для любого автопроизводителя. Сегодняшний договор показывает наше реальное желание закрепиться на нем. В России к ФИАТу относятся по-доброму, все помнят первые «Жигули». Российский рынок очень изменился, 20–30 лет назад ФИАТ был дешевой машиной, сегодня доходы населения растут. Поэтому мы хотим привезти наши лучшие автомобили.

– Нельзя ли поконкретнее о соглашении: объемы, локализация?

– Пока рано говорить об этом, мы находимся в начальной стадии создания предприятия. Наверняка будем делать «Дукато» и «Линию», причем не только для российского рынка, но и на экспорт.

– В России очередь на «Сузуки SX-4», но ведь это та же машина, что и «ФИАТ-Седичи». Почему бы не вывести его на российский рынок?

– Нам не хватает мощностей. И ценовая политика такова, что в России «Седичи» позиционируется дешевле, чем в Европе, мы просто не сможем зарабатывать на этой машине.

– Какими стратегическими партнерами может располагать ФИАТ?

– Возможностей много. Все зависит от географической и индустриальной потребности. Успешно работаем с «Пежо-Ситроеном» и «Фордом», имеем партнеров в Китае, Индии. ФИАТ богат партнерскими отношениями, мы всегда открыты для новых контактов.

– Вы планируете покупать моторы у китайской «Чери». Не могу поверить: двигатели из Китая для Европы!

– У них есть производственные возможности, европейские поставщики; есть моторы, которые нас интересуют, плюс инжиниринг высокого уровня. Всех нас окружают в основном китайские вещи. Большинство изделий, даже спроектированных в США или Европе, производится в Китае. Будут ли машины с китайскими двигателями, зависит от того, насколько они соответствуют европейским или российским требованиям, понадобятся ли доработки и станут ли они после этого конкурентоспособными. Для китайского рынка эти двигатели хороши.

– К 2010 году ФИАТ планирует производить 23 модели. Какая станет топовой: что-то вроде «Лексуса» или «Мерседеса» S-класса?

– ФИАТ не позиционируется как дорогая машина, ведь есть «Альфа-Ромео», «Феррари», «Мазерати». Мы видим себя в среднем диапазоне. Могу сказать, что «топовыми» в гамме будут кроссовер, вседорожник, мини-вэн.



«Дженерал моторс»: хотим продавать 350 000!

Карл-Петер Форстер (Carl-Peter Forster), президент «Дженерал моторс Европа».

– Вы по-прежнему берете документы для работы дома в выходные?

– Конечно, иначе многого не успеешь. Но в основном это не бумаги, а электронные документы в компьютере.

– Вы тратите свое личное время на работу. Вас кто-нибудь поддерживает?

– Жена поддерживает, маленький сын пока нет, ему больше нравится, чтобы я играл с ним.

– Вы себя больше ощущаете немцем или американцем?

– Немец с международным опытом. Европейец.

– «Джи-Эм» сейчас проводит политику международного автомобиля?

– И да, и нет. Большинство моделей все еще региональные. Конечно, некоторые «кадиллаки», «опели», «шевроле» всюду одинаковы, но региональные требования накладывают свой

отпечаток на комплектацию. Машины должны отличаться, и локальные требования доминируют.

– В России вы имеете СП в Тольятти, сборку в Калининграде, собственное производство в Санкт-Петербурге, плюс Украина...

– Дополню: сейчас ведем переговоры в Узбекистане. Наш основной подход – локализация производства и персонала. В

связи с ростом российского рынка компании нужен быстрый доступ к производственным мощностям. Планируем продавать в России 350 тыс. автомобилей. Для этого нужен не один, а два собственных завода. В такой ситуации необходимо работать с местными партнерами.

– Какая из этих многочисленных «жен» вам ближе?

– У каждой свои плюсы и минусы. На Украине хороший доступ к компонентам, АВТОВАЗ – крупнейшее российское предприятие, «УзДэу» – абсолютный лидер в Узбекистане...

– Меня волнует судьба АВТОВАЗа, где опять сменилось руководство. Надежды на организацию с «Джи-Эм» моторного производства не сбылись. Готовы ли вы выступить в качестве активной стороны?

– Безусловно, у нового руководства есть свои идеи и планы на этот счет. Мы обсуждаем возможности более тесного сотрудничества и готовы работать и дальше вместе.

– В Петербурге планируете собирать 70 тысяч автомобилей. Какими видите их потребителей?

– Мы будем собирать не только «Каптиву». Возможные кандидаты – «Опель-Астра» и «Корса», «Шевроле-Лацетти». Мы закладываем завод с возможностью расширения модельного ряда, так что аудиторию охватим обширную.

– На ваш взгляд, нужны ли России «зеленые» автомобили?

– Люди, конечно, и здесь смотрят в сторону более экологических моделей, но они не готовы тратить большие деньги на это. Такое больше подходит Западной Европе.

– Вы сфотографировались у нового «Опеля-Агила»: он пойдет в Россию?

– Нет, это типичная городская машина западноевропейского рынка. Ваши соотечественники любят более крупные или менее дорогие автомобили, например «Шевроле-Авео».



«Тойота»: производство наращиваем

Тадаши Арашима (Tadashi Arashima), президент и гендиректор «Тойота Мотор Европа».

– *Вы довольны продажами гибридных автомобилей в России?*

– В целом объемы хорошие, хотя они еще недостаточно высоки. Все больше россиян желают приобрести высокотехнологичные машины, поэтому у гибридов хороший потенциал на рынке.

– *Слышал, вы любите управлять автомобилем. В какой машине себя видите, перемещаясь по Москве?*

– В «Лексусе-LS 600H».

– *К концу 2007 года вы планируете продать россиянам 25 тыс. «кэмри», а каковы планы на 2008-й?*

– Завод в Санкт-Петербурге заработает в конце декабря 2007-го и будет выпускать в среднем по 20 тыс. автомобилей в год с постепенным наращиванием производства. Если автомобилей будет не хватать, мы привезем их из Японии. Цена останется одинаковой, равно как и качество российской и японской сборки.

– *Вы долго работали в США: там на заводе «Тойоты» собирают еще и «Субару». Появится ли у вас желание осуществить подобный эксперимент в России?*

– (смеется) Не сейчас. В Петербурге «Тойоте» принадлежат большие земельные площади, а сам завод компактный, поэтому в случае необходимости мы сможем построить дополнительные цеха, в том числе и для других моделей.

– *Главные задачи компании на российском рынке?*

– Развивать дилерскую и сервисную сеть, сократить очереди на сервисах, облегчить покупку нужного автомобиля.

– *Глядя на китайцев, возникает ощущение, что построить автомобиль так же легко и быстро, как испечь блины. Неужели это действительно возможно?*

– Для нас – нет. Нам всегда надо комбинировать различные качества у автомобиля, который должен отвечать требо-

ваниям безопасности и экологии. Каждую модель разрабатываем в соответствии с нашей концепцией и не можем просто копировать. Поэтому процесс этот занимает намного больше времени.

– *Вы планируете в Петербурге большой индустриальный парк. Намечаются ли поставки комплектующих российскими компаниями?*

– На начальных стадиях мы будем в основном импортировать комплектующие из Японии, однако надеемся на рост доли местных запчастей. Это займет время, поскольку для нас важно стабильное качество, цены, условия поставки. Что касается поставщиков, мы не ограничиваем их сотрудничество с другими агентами. Поэтому российские автопроизводители смогут закупать компоненты, которые мы используем, если сочтут это целесообразным и договорятся с нашими поставщиками.

– *Вы не чувствуете дефицита рабочей силы в Петербурге? Ведь так много компаний стремятся открыть свои производства в этих краях...*

– У нас есть некоторая озабоченность. Когда принималось решение о строительстве завода, там еще не было ни «Ниссана», ни «Сузуки», ни «Джи-Эм».

– *Почему не продаете «Айго» в России?*

– Это маленькая машина, русские же любят автомобили большего размера.

– *«Тойота» уходит из ниши дешевых автомобилей. Даже «Ярис» стоит около 17 тысяч долларов. Можно ли сделать современное авто дешевым?*

– У нас пока нет конкретных планов насчет дешевого, но высококачественного автомобиля, хотя прекрасно понимаем, что в России нужны хорошие машины в ценовом сегменте 8–12 тыс. долларов, и ведем разработки в этом направлении.

«Ситроен»: накануне важных перемен

Жиль Мишель (Gilles Michel),
генеральный директор «Ситроен».

– У вас с Россией связано немало планов, как они продвигаются?

– В этом году был уже дважды у вас: встречался с импортерами и дилерами, а еще – вместе с руководством концерна пытался оценить возможности развития бизнеса. Следующий визит намечен на январь, когда для «Ситроена» в России наступит пора больших перемен. С 1 января изменится статус представительства: оно превратится в импортера. Это даст хороший стимул для наращивания присутствия на рынке и роста продаж. Будут изменения в налогообложении, дистрибуции, логистике, рекламе и маркетинге. Возможно, этим я упредил вопрос о том, намерены ли мы укреплять позиции на российском рынке.

– Следующий мой вопрос не вызвал в свое время энтузиазма у вашего предшественника г-на Сатине: когда нач-

нется строительство завода «Ситроен» в России?

– Наша задача – перейти к промышленной деятельности как можно быстрее. В настоящий момент ведем поиск площадки, а также организационной формы предприятия, его масштаба и т.д. Решение будет принято до конца года. Затем начнется фаза подготовки к производству, которое рассчитываем запустить в 2010–2011 гг.

– Не хотели бы вы повторить успех «Ситроена-Де шво» в России?

– У нас нет проектов возрождения «Де шво» – о таком успехе можно только мечтать. Я не раз отвечал на похожий вопрос. Суть вовсе не в том, чтобы воспроизвести внешний облик легендарной машины – это возможно. Сложнее в современных условиях повторить то, что принес «Де шво» на автомобильный рынок, то кардинально новое во взаимоотношени-



ях автомобиля и владельца. Приглядитесь к «С-Кактусу», представленному на салоне – вы увидите некоторые идеи в этом направлении. «С-Кактус» – концепт, лаборатория. Главные идеи – высокая экологичность, современная и привлекательная внешность и, что очень важно, низкая цена на фоне высоких технологий. Мы пересмотрели концепцию автомобиля и сконцентрировались на главном. Например, удалили приборную панель, зато снизили цену, массу и увеличили внутреннее пространство.

– Все без конца говорят об экологии, о современном экономичном автомобиле. Но, похоже, конструкторы лукавят: автомобили загрязняют воздух, растут в цене. Как вы оцениваете ситуацию?

– Сегодня «Ситроен» лидирует в Европе по минимальным выбросам CO₂: более половины машин укладываются в 140 г/100 км, а четверть автомоби-

лей выбрасывают менее 120 г. Все это благодаря технологиям «Ситроена» – моторам Hdi и сажевым фильтрам, системе «стоп-старт», роботизированным коробкам и моторам на биотопливе. Можно говорить о технологиях завтрашнего дня, но мы в лидерах уже сегодня. И готовы вкладывать средства, чтобы остаться в лидерах.

– Вы заимствовали дизельный гибрид у «Пежо»?

– Нет, эта силовая установка была разработана для гибридного C4.

– Японцы считают, что гибридные эксперименты на основе дизеля – это очень дорого.

– Поживем – увидим.

– Через три года вы хотите продавать в России 100 тысяч машин. Что это будут за модели?

– Самые продаваемые. Среди них седаны, вседорожники и автомобили класса «люкс», а также коммерческий транспорт.



«Шкода»: осенний старт

Детлеф Виттиг (Detlef Vitting),
председатель совета директоров «Шкода».

– У «Шкоды» продажи в России увеличились в два раза. Это потому, что все работники, как и вы, трудоголики?

– Все в «Шкоде» знают: скоро начнется производство в России, тем не менее мы не снижаем внимания к продажам. Последние два года все усердно работают, как в самой «Шкоде», так и в московском представительстве. Мы нашли общий язык не только с клиентами, но и с нашей дилерской сетью. Команда господина Гурта достигла полного понимания российского рынка. Поэтому удалось удвоить продажи сейчас, и мы будем стремиться наращивать их далее.

– Как-то вы говорили, что уровень заработной платы на заводах «Шкода» в Чехии всего 15–20% от заработной платы немецких работников «Фольксвагена». Что предполагается в России?

– Такая ситуация была характерна для Чехии 5–7 лет назад. Сейчас в Чешской республике многое изменилось, уровень зарплат растет. В Германии же обратная тенденция. Ныне работники «Шкоды» получают на 15–20% меньше, чем их коллеги на «Фольксвагене», но на 15% больше, чем в других промышленных сферах в Чехии. Российская заработная плата будет на уровне чешской.

– У Китая конкурентное преимущество – дешевая рабочая сила. Какое преимущество у России?

– Вообще-то говоря, стоит принимать во внимание не только стоимость рабочей силы, но и качество, производительность труда. Немало примеров, когда при низкой стоимости труда и качество на таком же низком уровне, а зна-

чит, и конечный результат такой деятельности отрицательный. У «Шкоды» другая – выигрышная формула: высокая производительность, высокое качество, и все это при умеренной стоимости труда.

– В ближайшей перспективе – скажем, в течение пяти лет – «Шкода» сохранит темпы роста на рынке? Что вы планируете?

– Удвоение – это стопроцентный рост: такой прыжок дается только один раз. Затем мы предполагаем увеличение продаж на 20–30% ежегодно.

– Вы, надеюсь, помните, что «За рулем» намерен купить первую «Октавию», которая сойдет с калужского конвейера?

– Да, я обещал это вам еще в Женеве. У нас в музее должна была остаться «первая» машина, «вторая» уйти к вам. Чтобы у вас была «первая», себе мы оставим машину под номером «ноль».

– Об этой машине узнает вся страна. Автопроизводители всегда опасаются автомобиля № 1: как бы что не отказало. Вы не боитесь?

– Нет, у нас высокое качество. Мы хотим доказать, что автомобиль, собранный в России, будет не хуже чешского. Кстати, можно сравнить качество «шкод» из Китая, Индии, Украины – оно везде одинаково высокое. И уж тем более мы не доверили бы журналистам автомобиль № 1, не будучи уверены в его высоком качестве.

– Что завод в Калуге получит от «Шкоды», а что от «Фольксвагена»?

– Дизайн завода будет «фольксвагеновский», как и менеджмент. Производство, контроль качества, локализация запчастей – «шкодovsky».





БМВ: больше опций в «базе»

Кристиан Кремер (Christian Kremer),
президент «БМВ групп» в России.

– Сегодня вы демонстрируете купе 1-й серии. Хорошо ли продается первая серия в России? Рынок здесь весьма специфический, а машина нацелена на обеспеченную молодежь...

– У российского рынка очень большой потенциал, и часть людей, покупающих сегодня автомобили массового сегмента, в ближайшее время перейдут в премиум-сегмент. Мы включаем все больше и больше опций в базовую комплектацию, чтобы управление машиной стано-

вилось комфортным и безопасным – клиентам это нравится.

– Какой набор двигателей предложите?

– Широкую гамму, в том числе дизели уровня Евро IV. Мы продаем много дизельных машин в России, но качество топлива остается низким.

– Не будет ли купе 1-й серии конкурировать с хэтчбеком? У нас любят купе!

– Думаю, обе машины найдут своих покупателей.

– Вы активно экспериментируете с цветовой гаммой. Какие цвета считаете ходовыми?

– На вкус и цвет товарищей нет! В наличии будут все цвета, к тому же клиент всегда может заказать любой оттенок из нашей гаммы.

– На каком автомобиле планируете ездить в 2008 году?

– На новом X5.

– Круглый год?

– Да, но еще на седане 7-й серии, с водителем.

– Как выглядит аудитория БМВ в России?

– Уже много лет БМВ ассоциируется с успехом, поэтому основные покупатели – успешные люди, которые хотят это показать.

– БМВ сегодня держит гибриды на втором плане, бензиновые двигатели на первом – поясните стратегию компании.

– Мы идем по трем направлениям. Первое – эффективный двигатель с малым расходом топлива, но с приличными динамическими характеристиками. Второе – гибридные технологии. Третье направление, на отдаленную перспективу в своем развитии, будет зависеть от наличия заправок и инфраструктуры – я говорю о водородных двигателях.

Скромное на вид купе 1-й серии придет к нам с 3-литровой рядной «шестеркой» мощностью 306 л.с. и 203-сильным дизелем. А вот полного привода здесь не будет.





«Субару»: преодолеет 3-литровый рубеж

Кадзуси Иошида (Kazushi Ioshida),
глава представительства «Субару» в России.



– В России больше любят седаны. У «Субару», судя по модели «Импреза», другое мнение?

– Доля хэтчбеков постепенно увеличивается. Мы считаем, что наш хэтчбек имеет очень хорошие перспективы на российском рынке.

– Дорожный просвет у него не меняется?

– Нет, но мы полностью пересмотрели ходовую часть. Подвеска многорычажная, цепкая – очень удачная. Даже проехав сто метров, водитель убеждается в высоких качествах автомобиля.

– Кто работал над дизайном?

– Это собственная разработка японской студии.

– Как будет развиваться линейка «Импрезы», появится ли новый «Форестер»?

– Да, как раз сейчас трудимся над «Форестером», который будет сделан на базе новой «Импрезы». Он появится в течение следующего года.

– А какие изменения коснулись «Трибеки»?

– Мы показываем рестайлинговую версию. Значительно изменились передняя и зад-

няя части автомобиля, налицо и новый двигатель 3,6 л.

– Как вам удалось преодолеть трехлитровый рубеж? До этого все ваши моторы упирались в эту планку.

– Мы нашли оригинальное решение, увеличив немного диаметр цилиндра и значительно прибавив ход поршня. Получили высокий крутящий момент уже на низких оборотах. Теперь «Трибека» лучше приспособлена к российским условиям. Машину уже в сентябре запускают в серию в Америке, поставки в Россию – с конца ноября.

– А что у вас на спортивном поприще?

– Новый раллийный автомобиль на базе «Импрезы» с увеличенными колесами и базой. Недавно эту машину в Японии тестировал Петер Сольберг. Он остался очень доволен и сказал, что на таком автомобиле готов поспорить за первенство в чемпионате мира. Кстати, он участвует в разработке и доводке других моделей: «Трибеки», новой «Легаси».

– То есть Сольберг у вас главный испытатель?

– Да, так и есть.

Новая стилистика «Пежо»

Жером Галликс (Jerome Gallix),
директор центра стиля «Пежо».

– Журнал «За рулем» хорошо знает, какими были автомобили последние 80 лет. А какими они станут еще через восемь десятилетий?

– Из-за ограниченности топливных ресурсов и перенаселения городов автомобиль как таковой может перестать существовать. Его место займут автоматизированные системы доставки. Человек будет обращаться к тому или иному центру, который и обеспечит перемещение в тот или иной пункт. Автовладельцев как таковых не будет. Вместе с тем перемещение останется индивидуальным. Автомобили в сегодняшнем понимании сохранят-

ся для элитной категории граждан. Это будут продукты высшей категории, как, скажем, сейчас дорогие часы, которые служат не столько инструментом для отсчета времени, сколько символом статуса и престижа.

– Не стану говорить об эмоциональной составляющей, которую вызвал ваш рисунок. Марка «Пежо» всегда была для меня в первую очередь эмоциональной. Не хотелось бы видеть такую эволюцию в перспективе...

– В данном случае я нарисовал вам популярный автомобиль. Вы ведь не спросили, каким станет индивидуальный



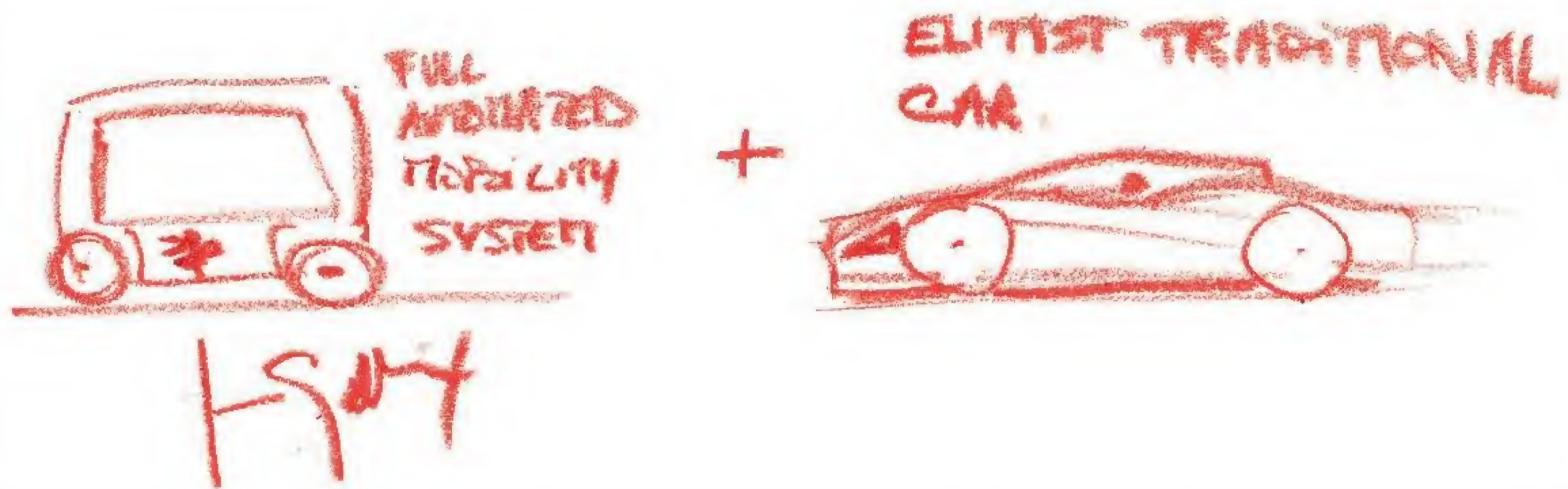
Концепт «Пежо-Флюкс» нарисовал Михай Панаитеску, победитель 4-го конкурса дизайнеров.

«Пежо» через 80 лет. А это будет автомобиль эмоциональный, вызывающий гордость у его владельцев.

– Тогда нарисуйте, пожалуйста, его.

– Научные знания должны быть использованы по максимуму. В дизайне все линии пронизаны функциональностью, в данном случае подчинены аэродинамике. Для динамических показателей очень важны размер колес и дорожный просвет. Когда он минимален, посадка водителя очень низкая, в обеспечении обзорности ему помогают приборы, а также большие остекленные поверхности. И, конечно, у автомобиля сохранится выраженный облик «Пежо». Так что каждый выберет то, что ему по душе и по средствам.

– Сохранится ли в дизайне живой ритм или он пойдет на уступки компьютеру?



В набросках, выполненных директором стиля по просьбе редакции, его видение контуров автомобиля через 80 лет: обычного – для перемещения и индивидуального – для статуса и престижа.

– Хороший вопрос. Считаю, что способностью мыслить и придумывать что-то человек превосходит компьютер многократно. Но если он что-то придумал, то компьютер, помогая ему осуществить задуманное, делает это быстрее. Главное, чтобы делал то, что вы хотите и что ему поручаете.

– Если говорить о взгляде в будущее, кто способен заглянуть дальше – дизайнер, инженер или начальник?

– Логика подсказывает, что начальник. Практика говорит – дизайнер.

– Над чем вы сейчас размышляете?

– Над обновлением всей нашей гаммы машин. Главные усилия направляю на то, чтобы освежить восприятие марки в целом. «Пежо» имеет огромный стилистический багаж. Обновить – не значит освободиться от накопленного ранее, скорее, переосмыслить стилистику.

– Каким вы видите дизайн «Пежо» через десять лет? Какая цветовая гамма будет преобладать?

– Цветовые решения меняются в среднем раз в два года, тогда как стиль сохраняется. Я вижу машину очень экспрессивной, в облике должно остаться что-то кошачье. Возможно, мы избавимся от барочности, которая присутст-

вует сегодня, в пользу большей гармонии.

– Существуют ли в стилистике автомобилей эпохи, подобные тем, что отмечены в архитектуре?

– Есть две школы: графическая или англо-американская, где господствует плоскостное изображение, и итальянская, к которой я принадлежу. В последней преобладает трехмерность форм, скульптурность, большую роль играет сочетание света и тени. Эту школу я бы назвал более чувственной.

– Кстати о школе: «Пежо» известна своими конкурсами молодых талантов...

– Это уникальный шанс для способных людей, в которых компания очень заинтересована.

– А вам не хотелось бы стать немного немцем?

– До прихода в дирекцию стиля «Пежо» у меня была своя студия, и я много работал с немецкими компаниями. Так вот – самая красивая немецкая машина была сделана итальянским дизайнером. Поэтому я бы разделил понятия: в плане стиля и формы пальму первенства отдал итальянцам, но в части прагматичности и тщательности производства доверился бы немцам.

– А вы в душе больше француз или итальянец?

– Итальянец.





Борис Алешин: перемены назрели

АВТОВАЗ остается крупнейшим даже по мировым меркам производителем автомобилей. С новым главой ВАЗа встретился Игорь Моржаретто.

В этом году АВТОВАЗ обещал не поднимать цены на свои автомобили и обещание сдержал. Что будет дальше?

Будем искать возможности снизить издержки. По всем базовым моделям постараемся даже уменьшить цены. Они будут подниматься только на дорогие комплектации.

Кто станет стратегическим партнером АВТОВАЗа?

К предприятию сегодня проявляют интерес многие... Если в классе С партнер давно определен (компания «Магна»), то в классе В говорить, кто это будет, преждевременно. Кстати, в числе инвесторов может оказаться не только автомобильная корпорация. Интерес к АВТОВАЗу проявляют металлурги; инвестором может стать и Самарская область. Что касается ценовой ниши, АВТОВАЗ

намерен производить автомобили стоимостью от 6 до 11 тысяч долларов.

Ждете ли помощи от правительства?

История мирового автомобилестроения знает немало примеров, когда государство помогало автопрому. Могу вспомнить «Фольксваген», пакет акций которого приобрело правительство земли Нижняя Саксония. Но, чтобы получить финансирование, необходимо выполнить определенные требования, подготовить интересное инвестиционное предложение. ВАЗ пока к этому не готов. Не проведена полная оценка фондов, не оформлена полностью финансовая отчетность (по мировым стандартам).

Грядут ли сокращения персонала?

Да, без этого не обойтись. Начнем с административного аппарата, будем ликви-

БОРИС СЕРГЕЕВИЧ АЛЕШИН родился 3 марта 1955 года в Москве. В 1978 г. окончил Московский физико-технический институт по специальности «Системы автоматического управления», а в 1982-м – аспирантуру МФТИ. Доктор технических наук, член-корреспондент РАН. Прошел путь от инженера до первого заместителя начальника Государственного научно-исследовательского института авиационных систем (ГосНИИАС). Разрабатывал методы математического моделирования для бортовых вычислительных систем самолетов МиГ-29, Су-27. В 2000–2001 гг. – статсекретарь, первый заместитель министра промышленности, науки и технологий Российской Федерации. 2001–2003 гг. – председатель Государственного комитета РФ по стандартизации и метрологии. 2003–2004 гг. – вице-премьер правительства РФ. С 2004 по 2007 год – руководитель Федерального агентства по промышленности. С декабря 2005 года – член совета директоров ОАО «АВТОВАЗ». 14 сентября 2007 года назначен президентом ООО «Группа АВТОВАЗ».

дировать промежуточные звенья. Необходимо добиться повышения эффективности работы всего объединения. Сегодня предприятие характеризуется крайне высокой степенью собственной переработки (около 70%), на Западе этот процент куда ниже (не больше 30%). Нужно выводить из структуры АВТОВАЗа непрофильные активы и создавать вокруг завода производство компонентов. Туда же перейдет и часть персонала.

Как вы собираетесь выстраивать отношения с профсоюзом «Единство», который недавно пытался устроить на заводе забастовку?

Нужны «человеческие» отношения... Я понимаю, что существуют проблемы, которые необходимо обсуждать за столом переговоров.

Однако вопрос о заработной плате слишком сложный, чтобы решать его сгоряча. Сначала нужно посмотреть, не приведет ли резкое повышение зарплаты к удорожанию выпускаемой продукции и, как результат, к сокращению объемов продаж. Может, лучше позаимствовать принятые в мире простые и понятные системы оплаты труда, отказавшись от некоторых устаревших форм (вроде тарификации).

Вы сами приняли решение перейти на работу в АВТОВАЗ или вас «назначили»?

Два года я входил в совет директоров АВТОВАЗа и не раз говорил, что хочу работать в этой компании. Мое желание удовлетворили. Это не было политическим решением или назначением правительства... У меня политических амбиций нет, только профессиональный интерес – всегда хотел быть ближе к «земле».

За два года на АВТОВАЗе сменилось четыре высших руководителя. А вы сюда надолго?

Хотелось бы проработать не менее пяти лет. И жить я намерен здесь, в Тольятти, а не управлять из Москвы. Для меня переезды – привычное дело: легче назвать города России, в которых еще не побывал. А в быту я достаточно аскетичен. Пока не решился квартирный вопрос, приехал сюда с одним чемоданом. Но большим! □

ПРОБЛЕМЫ В НАСЛЕДСТВО

В этом году АВТОВАЗ планирует продать в России около 640 тыс. машин и еще 100 тыс. – за рубежом. ВАЗ – прибыльная компания: в прошлом году выручка (по РСБУ) составила 152,4 млрд. руб., чистая прибыль – 2,5 млрд. руб. Собственно, хорошие новости на этом кончаются – слишком сложные времена переживает крупнейший наш производитель. Его доля на рынке легковых автомобилей в России неуклонно сокращается; с 32% по итогам 2006 года до 27,3% по результатам первого полугодия 2007 года.

Грядет переход на стандарты Евро III, и тогда АВТОВАЗу придется отказаться от «классики» – ее модернизация осуществима технически, но нерентабельна. А это – очень серьезный удар по позициям завода: в 2006 году заднеприводные автомобили из Тольятти были самыми продаваемыми в России: их доля рынка – 12%. Модернизация других модельных рядов скажется если не на отпускной цене, то на себестоимости – точно. К тому же никто не остановил инфляцию, рост тарифов и стоимости материалов и комплектующих. Вроде бы надо повышать цену продукции – а нельзя, дальше – территория бюджетных иномарок...

Пока у нового руководителя АВТОВАЗа кредит доверия от коллектива. Но люди ждут активных, решительных действий.

И это еще далеко не все! Работники АВТОВАЗа за последнее время уже не раз пытались провести забастовку. Средняя зарплата здесь составляет 14,7 тыс. руб., но основная масса вазовцев получает 10–12 тыс. в месяц. Вот и уходят с завода хорошие специалисты. Так что повышать зарплату рано или поздно придется. За счет чего?

Известны два пути: повышение производительности труда и сокращение численности работающих. Первое практически невозможно – завод был построен в 60-е годы, к этой же эпохе относятся и основные технологии. На выпуск одного автомобиля на заводе «Тойота» требуется 29,93 человекочаса, «Ниссан» – 29,97 человекочаса, «Хонда» – 31,63, «Джи-Эм» – 32,26, «Крайслер» – 32,9, «Форд» – 35,1. На АВТОВАЗе тратят более 300 человекочасов.

Что же до второго пути... На одного рабочего на конвейере приходится добрый десяток работников иных производств, а также управленцев. Понятно, что этот груз надо облегчить, но как – просто уволить людей, которые отдали производству лучшие годы?

Все эти проблемы унаследовал новый руководитель АВТОВАЗа.

На правах рекламы



CoolStream®

АНТИФРИЗЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

250 000 КМ БЕЗ ЗАМЕНЫ



ДОПУСКИ ВЕДУЩИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

CoolStream Premium



CoolStream Standard



www.cool-stream.ru

Реклама





Винтик, шпунтик и гаечка

Базар на окраине, где торговали дефицитными запчастями для «жигулей», остался в прошлом. Рынок автокомпонентов в России превратился в мощную индустрию; ее оборот в этом году – 17 млрд. долларов. Состояние дел в отрасли анализируют Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

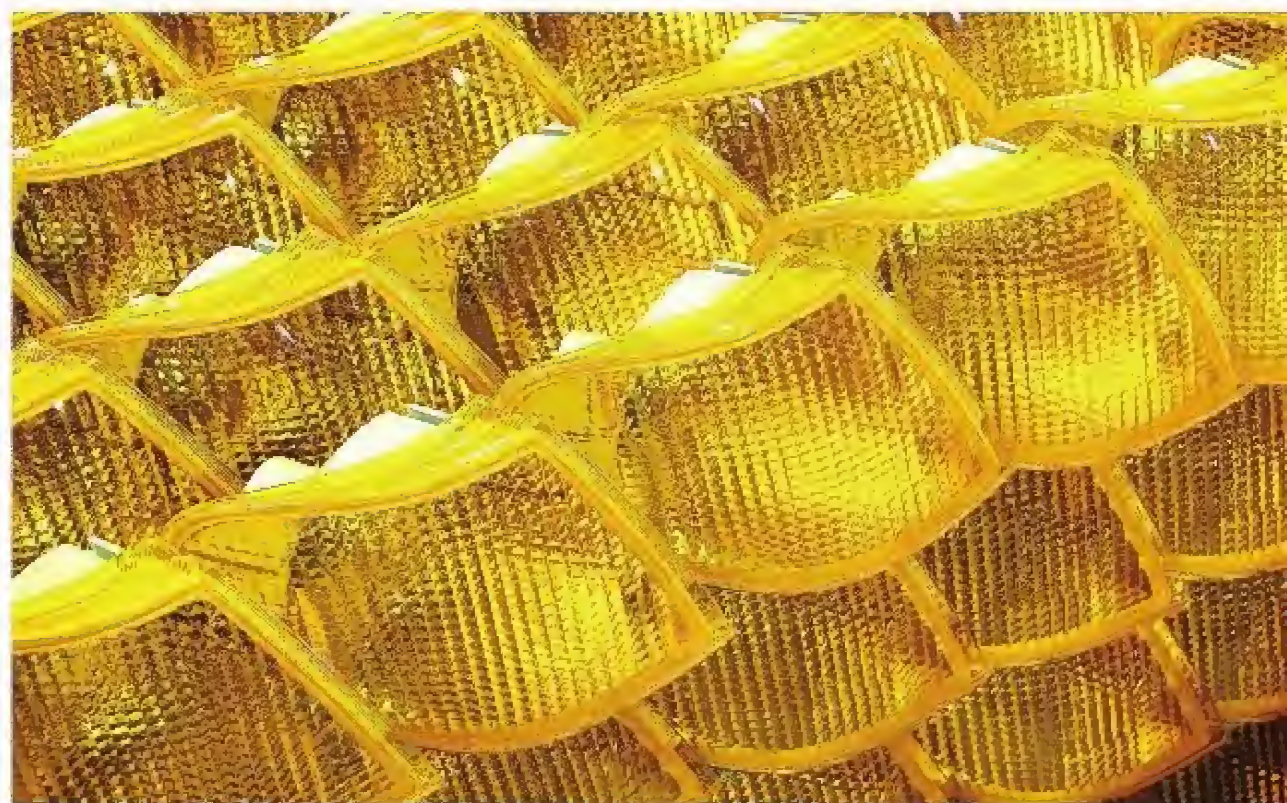
ЦЕНА ДЕТАЛИ

Сразу определимся с терминами, поскольку рынок автомобильных компонентов подразделяется на первичный (компоненты, которые используются для производства автомобилей на конвейере) и вторичный (запчасти для продажи через сервис и магазины). В мировой практике соотношение между ними примерно 70:30. В России – свои традиции, оттого структура рынка автокомпонентов изрядно смещена в сторону «вторички»: как 40 к 60. Причин тому несколько.

Во-первых, наш автопарк откровенно старый и требует по-

стоянного обслуживания и ремонта. Доля легковых автомобилей старше 10 лет в нем превышает 50%, а на относительно бесперебойные в возрасте до 5 лет приходится всего чуть более 20%. Причем эксплуатируется очень много устаревших отечественных моделей. Например, вазовская «классика» составляет 28,4% всех легковых машин, разные «москвичи» – 6,6%, «волги» – 6%, «запорожцы» – 3,3%, «уазики» – 2,5%.

Во-вторых, дороги у нас по качеству весьма далеки от европейских. В-третьих, по числу аварий на тысячу автомобилей Россия – на одном из первых



«Автосвет» (Киржач, Владимирская область) – крупнейшая в России компания автомобильной светотехники: на ее долю приходится 33% российского рынка.

мест в мире. Даже по официальным данным раз в год в аварию попадает каждый сто пятидесятый автомобиль, но в реальной жизни это число как минимум в три раза выше.

Оборот российского рынка компонентов для легковых машин сопоставим с оборотом самого рынка автомобилей. В 2007 году объем первичного рынка составит 7–8 млрд. долл. (примерно половину комплектующих произведут непосредственно на автозаводах).

При этом 90% комплектующих предназначено для традиционных российских автозаводов. Тем не менее локализация

сборки иномарок хоть и медленнее, но все же идет. По нашим оценкам, к 2010 году доля компонентов для новых сборочных производств вырастет до 30–35%. А объем первичного рынка увеличится до 15 млрд. долл.

Объем вторичного рынка автокомпонентов и запчастей по итогам 2007 года составит 10–12 млрд. долл. Оценивая рост парка и изменение его структуры, можно предположить, что к 2010 году он вырастет до 13–15 млрд. долл. и сравняется с первичным.

К наиболее крупным сегментам рынка можно отнести

шины (2,2 – 2,4 млрд. долл.; подробнее – ЗР, 2007, № 7), масла (1,1–1,2 млрд. долл., ЗР, 2006, № 12), аккумуляторы (500–600 млн. долл., ЗР, 2007, № 10), фильтры (250–300 млн. долл.).

На рынке автокомпонентов сейчас насчитывается до двух тысяч игроков разного масштаба. Лидирующие позиции пока занимают отечественные заводы. Тем не менее активно идет процесс вытеснения российских брендов высококачественной продукцией из Европы, а также более дешевыми запчастями из Китая, Турции и Индии.

ВСЕ ТЕЧЕТ, ВСЕ МЕНЯЕТСЯ...

Концепция развития автомобильной промышленности, принятая правительством РФ в 2002 году, свою задачу выполнила: в страну пошли инвестиции. Сейчас уже работают (или строятся) семь новых сборочных предприятий, еще ряд проектов – на этапах всяческих согласований. Доля иномарок в легковом автопроме по итогам 2006 года составляла 23,6%. По нашему прогнозу, к 2010 году она должна увеличиться до 60–63%. К тому моменту сборочные предприятия «разгонятся» до 1–1,2 млн. иномарок в год; выпуск «старых» марок будет снижаться.

Это заставляет мировых производителей автокомпонентов задуматься о собственных предприятиях в России. Аналитики ожидали активного прихода иностранных компа-

НАША СПРАВКА

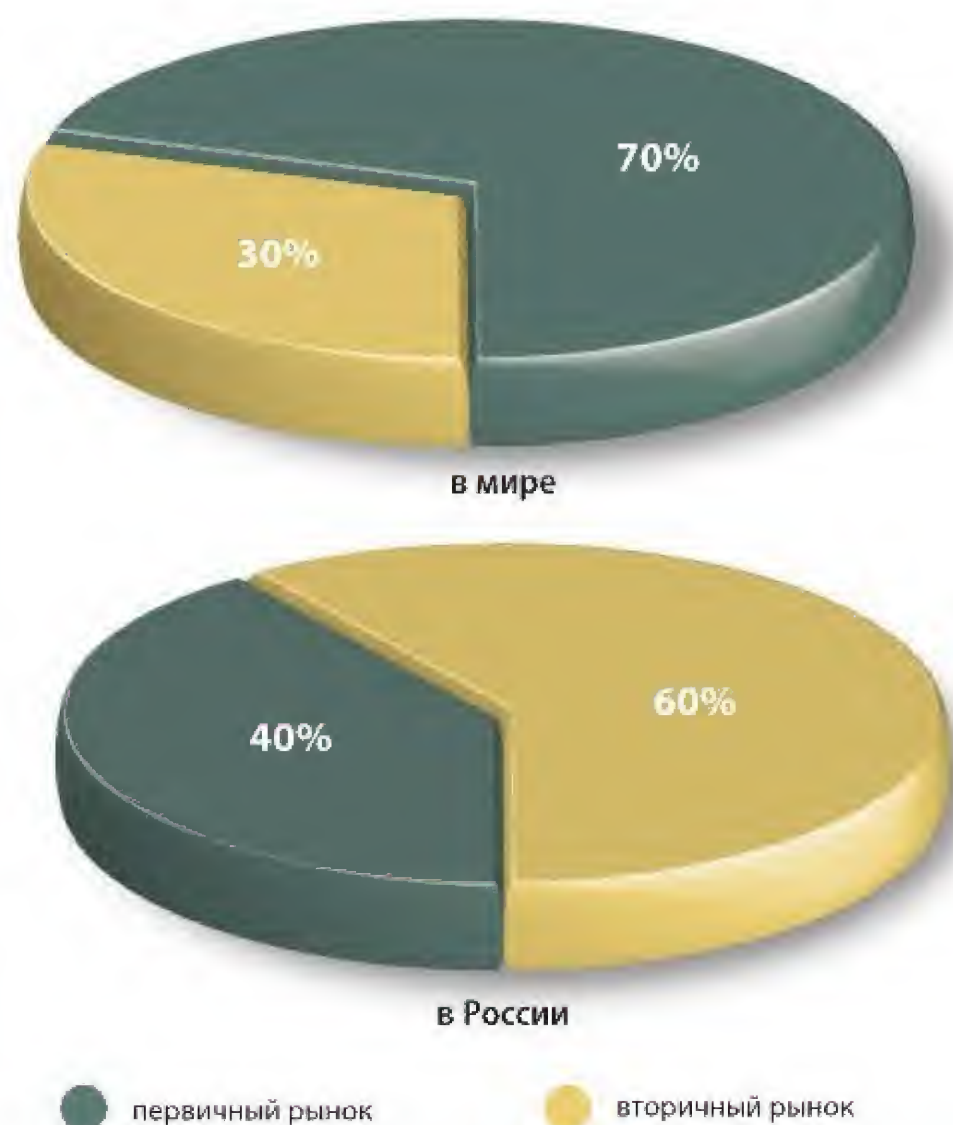
В России уже работают СП с известными компаниями: Robert Bosch (выпуск элементов систем зажигания, светотехники), Siemens VDO (электронные автокомпоненты), Tenneco Automotive (детали выхлопных систем), Jonson Controls (сиденья), Magneti Marelli (светотехника), Delphi (автомобильные электрожгуты), ZF (производство коробок передач для тяжелой спецтехники), Cummins (двигатели для грузовиков), Federal Mogul (детали тормозных систем и сцепления).

ний уже в 2007 году. Но хотя «в продолжение» 166-го постановления в прошлом году принято 566-е постановление правительства, по которому и производители компонентов могут получить льготный режим промсборки, говорить о бурном развитии российской отрасли «новой формации» пока не приходится.

Министерством экономического развития и торговли уже подписано четыре новых соглашения о производстве компонентов: с КамАЗом (там создано два СП – с компаниями ZF и Cummins), ярославским заводом «Автодизель», а также с Toyota Boshoku (подразделение «Тойоты»). Кроме этого, как рассказал исполнительный директор Национальной ассоциации произво-

На правах рекламы

СТРУКТУРА РЫНКА АВТОКОМПОНЕНТОВ



ДРУГОЙ МИР СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Один из самых актуальных вопросов для автовладельцев в преддверии зимы – как правильно выбрать зимние шины? При каких дорожных условиях нужны шипы, а при каких без них можно обойтись? Прежде чем что-то рекомендовать, нужно понять, по какой дороге вам предстоит ездить. Шипованная резина хороша на льду и на укатанном снегу. Шипы улучшают сцепление колес с дорогой, что особенно важно в гололед. Такая «обувь» оптимальна для поездок за город. Если ваш маршрут пролегает по городским улицам, на которых после соли образовалась каша из снега, воды и грязи, более предпочтительны нешипованные зимние шины. Благодаря специальному

рисунку, который отводит слякоть из-под колес, такие шины обеспечивают уверенное вождение на мокром снегу. Если вы еще не решили, где купить зимнюю резину или сомневаетесь в выборе, воспользуйтесь услугами, которые предоставляют фирменные торгово-сервисные центры МВО. Сеть колесных бутиков предлагает широкий ассортимент зимних шин известных производителей для любых классов автомобилей: Continental, Gislaved, Good Year, Nokian, Barum, Dunlop, Pirelli, а также большой выбор дисков с оригинальными параметрами. Менеджеры зала помогут вам разобраться в многообразии автотоваров, окажут персональную консультацию, квалифицированно



ЛИЧНЫЙ ЭКСПЕРТ

ответят на интересующие вопросы. В число услуг МВО входит шиномонтаж, балансировка и сход-развал колес, замена тормозных колодок и масла. Можно оставить шины на сезонное хранение. Обслуживание ведется по предварительной записи. На все приобретаемые товары и услуги, в том числе и устойчивость к выпадению шипов на зимних шинах, МВО предоставляет гарантии. В сервисах МВО за работой профессионалов можно наблюдать из удобного кресла в клиентской зоне, где установлены специальные мониторы, на которые выводится «картинка» из монтажного бокса. Можно выпить чашечку бодрящего кофе или воспользоваться Интернетом, пока менеджеры обслуживают заказ. Таков мир сервисных центров МВО.

на правах рекламы

Адреса и телефоны фирменных торгово-сервисных центров «МВО» уточняйте по телефону 777-777-8 или на сайте www.mvo.ru.



«ВАЗинтерСервис» (ВИС, Тольятти) поставляет свыше 150 наименований комплектующих изделий на автомобильные и сборочные заводы России (АВТОВАЗ, «Джи-Эм-АВТОВАЗ», «Иж-Авто») и 250 – на рынок запчастей.

дителей автомобильных компонентов Михаил Блохин, есть еще 30 проектов, претендующих на промсборку.

К нам хотели бы прийти европейская компания Auto-

motive Lightning (фары, фонари и т.д.) и американская Lear (жгуты электропроводки). Фирма TiRad из Японии решила построить в Нижнем Новгороде завод радиаторов; о вы-

ходе на российский рынок думают также подразделение корейской компании «Хёндай», английская Stadco. Крупнейший мировой производитель компонентов – канадская Magna International собирается вложить более 30 млн. долларов в строительство собственного завода в Татарстане, а также открыть два СП – с АВТОВАЗом и ГАЗом. Но, по словам М. Блохина, процедура оформления льгот пока не проработана и это серьезно затрудняет процесс.

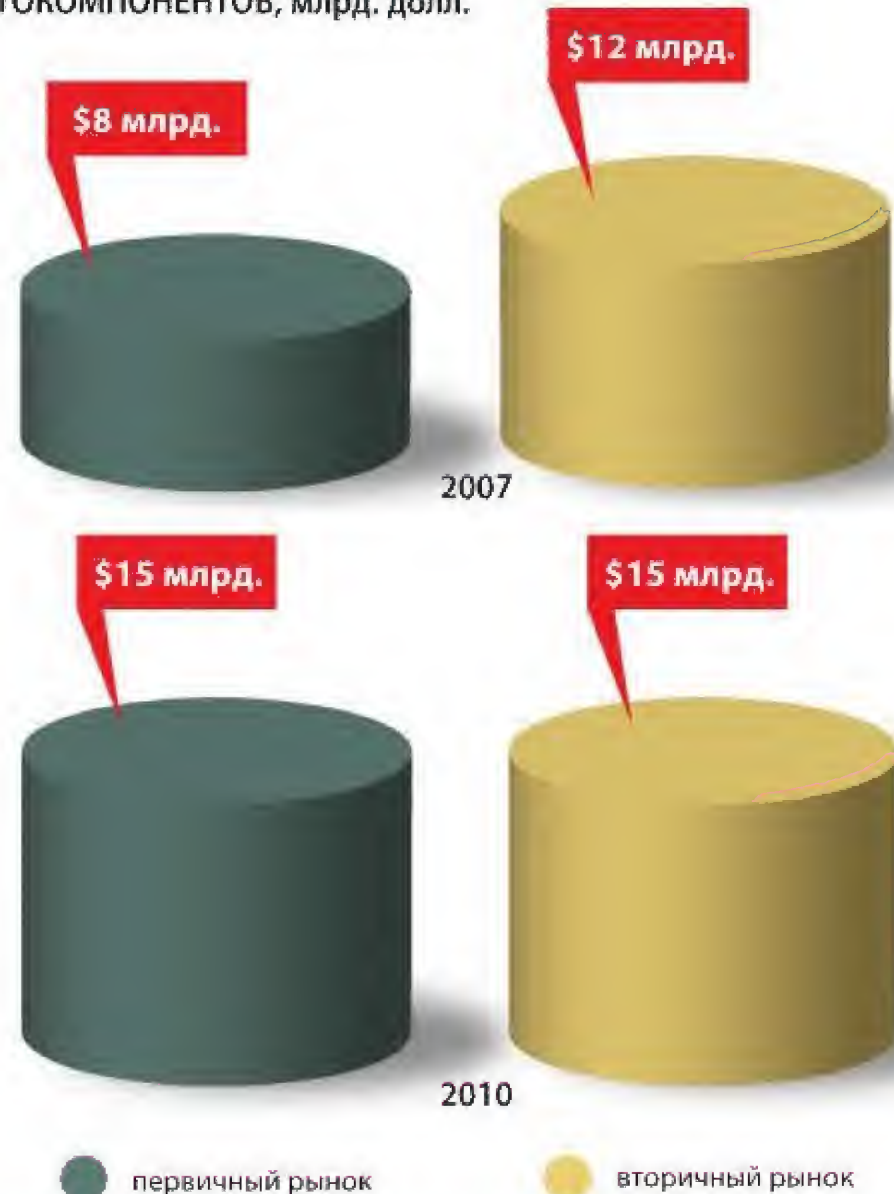
Не стоит забывать, что в России уже выпускают немалую часть комплектующих (см. Нашу справку), многие марки находятся в стадии организации производства либо проработки технических вопросов. В целом с участием иностранного капитала на территории России работает

несколько десятков компаний – производителей автомобильных компонентов и запчастей.

ПОБЕДИТ ДРУЖБА

Во всем автомобильном мире давно идет процесс консолидации. Выгоды налицо, в первую очередь – сокращение затрат на всех этапах производства, от разработки до продвижения конечной продукции. В мировом масштабе за последнее десятилетие произошли уже сотни слияний и поглощений компаний. На российском рынке производители компонентов традиционно группировались вокруг АВТОВАЗа, который выпускал более 70% легковых автомобилей в стране. Самым крупным стал дивизион «Автокомпоненты» группы компаний «СОК». В него входит 11 пред-

ЕМКОСТЬ РЫНКА
АВТОКОМПОНЕНТОВ, млрд. долл.



Сейчас на российском рынке автокомпонентов работает около двух тысяч компаний разного масштаба; через 5–7 лет останется только 1200–1300.



Завод «Кинельагропласт» одним из первых в Самарской области стал обладателем сертификата обновленного стандарта качества ISO-16949.

приятый в разных городах России (в собственности группы), еще пять сторонних заводов находятся в управлении. В «СОК» также входят «Иж-Авто», ВИС и «РосЛада». Другая самарская группа – «Автоком» объединяет восемь предприятий по выпуску автомобильных компонентов и запчастей; в нее также входит Серпуховский автозавод (СеАЗ).

Консолидация пошла и в шинной отрасли. За последнее

время в России образовалось два крупных холдинга – «Амтел» и «Сибур». В первый входит шесть предприятий шинной индустрии, во второй – четыре достаточно крупных шинных завода. Начался процесс объединения и среди производителей аккумуляторов.

Все это отрадно, но в мировой автомобильной индустрии идет и другой процесс – унификации узлов, агрегатов и даже платформ; одни и те же мо-



Курский завод «Счетмаш» активно развивает направление автоэлектроники для отечественных автомобилей.

дули и системы можно встретить на машинах разных марок и классов. Унификация позволяет выходить на рентабельный объем производства отдельных узлов даже при достаточно скромном выпуске конкретных моделей.

Увы, у нас в стране процесс унификации автокомпонентов до сих пор только обсуждается. Первые контакты были установлены между АВТОВАЗом и «Иж-Авто»; ряд нара-

боток был у вазовских инженеров с коллегами из Нижнего Новгорода. Перспективные модели, за которыми будущее российского автопрома, непременно будут унифицированы, но вероятнее всего не друг с другом, а с... иностранными моделями.

ТОЛЬКО В СРОК!

Усилившаяся в последнее время конкуренция заставляет российские автозаводы поднимать планку требований в области качества – и в первую очередь к своим поставщикам. При этом, как правило, заказчик ставит условие: повысить качество, не повышая цену! А то грозятся найти альтернативу. Кроме того, сейчас практически на всех российских автозаводах внедряется система «бережливого производства», которая предполагает снижение товарных запасов и, соответственно, вводит требование к поставщикам осуществлять поставки точно в срок (Just in time).

Так что времена, когда автозаводы вынуждены были брать любые комплектующие на любых условиях – других-то все равно не найти! – остались в прошлом. Навсегда. И выживут только те производители компонентов, кто сможет играть по новым правилам. □

Подголовники	25	НЕОБХОДИМЫЙ ОБЪЕМ ВЫПУСКА АВТОМОБИЛЕЙ ДЛЯ НАЧАЛА МЕСТНОГО ПРОИЗВОДСТВА АВТОКОМПОНЕНТОВ, тыс. шт. в год	
Сиденья	40		
Системы выпуска	80		
Бамперы	100		
Кондиционеры	125		
МКП	150		
Рулевые системы	150		
Системы впрыска	200		
Литые части	200		
Ремни безопасности	200		
Радиаторы	400		
Сложные изделия	500		
Сцепления	500		
Шасси	500		
Литые детали двигателя	1000		



Кто кому не нужен?

Игорь Моржаретто

Переговоры о вступлении России во Всемирную торговую организацию (ВТО) идут с переменным успехом больше 8 лет. В нынешнем году даже несколько раз назывались точные даты присоединения РФ к уважаемому союзу: сначала 1 июля, потом 1 октября. Вот теперь обещают – это не позже 1 февраля...

ВСТУПИТЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

С одной стороны, уже хочется, чтобы все быстрее случилось. В конце концов, это вопрос престижа лично для меня, как для гражданина страны. Почему Камбоджу приняли, Молдавию пустили, Афганистан, воюющий 20 лет, – без пяти минут член ВТО, а мою родину не берут?

С другой стороны, не слишком хорошо понимаю, что мне лично даст членство России в ВТО. Восемь лет тянутся переговоры, а ради чего?

Обычно приводят три главных аргумента за прорыв в ВТО: это позволит резко снизить потери российских экспортеров от антидемпинговых преследований; «вписать» наши предприятия в мировые технологические цепочки; надежно защищать отечественную интеллектуальную собственность. Но все вышесказанное имеет отношение к руководителям крупных компаний, а лично меня не касается. Ну выиграет наш какой-нибудь стальной монополист от того, что против него прекратят «антидемпинговое преследование» (тьфу, не выговаривать!) где-нибудь в Америке, сэкономит пару миллиардов, а мне что с этого? Увы, на уровне обывателя никакой конкретной выгоды нет, зато могут возникнуть проблемы. Скажем, в случае вступления в ВТО мы обязаны открыть сельхозрынок. Только я привык покупать окорочка петелинской птицефабрики – теперь снова на

«ножки Буша» переходить? И чем тогда займутся подмосковные птицеводы? Они ведь в Москву приедут работу искать, а она не резиновая...

А если серьезно, то автопрому нашему (опять же к примеру!) от вступления в эту организацию ни горячо ни холодно. Потому что уже согласованы специальные условия, по которым в течение 7 лет государство обязано снизить пошлины на ввоз иномарок с нынешних 25 до 15%. Причем снижение начнется лишь через 5 лет. Понятно, что за это время успеют развернуться многочисленные предприятия по сборке иномарок и ввоз массовых моделей из-за рубежа станет окончательно неактуальным. А традиционные российские марки и при нынешних высоких пошлинах конкуренцию не выдерживают, рынок сдают, поэтому им тоже все равно.

Выходит, на самом деле для развития автомобильной промышленности («старой», «новой» – без разницы) в России совершенно не важен ни сам факт вступления в международную организацию, ни даже «специальные условия». Свою роль в привлечении иностранных производителей сыграли наш быстрорастущий рынок и постановление правительства № 166, которое им предоставляло большие льготы. И все. Впрочем, нет: правительство по-прежнему использует фактор ВТО, чтобы заманить еще кого-то из именитых производителей. Мол, вот есть срок до 1-го числа, пока мы принимаем заявки для предоставления статуса промсборки, а после 1-го уже никого не пустим! Мы же будем члены ВТО! Не очень, правда, понятно, как связан этот самый режим с членством в международной организации (это вопрос внутреннего инвестиционного законодательства), но звучит солидно, и многие фирмы на это ведутся... А 1-е число – оно ведь в каждом месяце бывает; теперь его снова сдвинули – почти на полгода.

ПРАВИЛА ИГРЫ

Впрочем, меня, да и большинство куда более серьезных экономистов и аналитиков, в последнее время все чаще посещает мысль, что в эту самую ВТО Россия на самом деле... уже давно не стремится. Конечно, почетно состоять в столь авторитетной международной организации. Это как писать в визитке «член Союза писателей»: денег дополнительных не дает, но звучит солидно. Так и членство в ВТО – никто не сказал с уверенностью, сколько и чего оно принесет нашей стране; одни говорят – миллиарды прибыли, другие – столько же убытков... Вот вступила в эту организацию Молдавия – и что же, ее экономика сразу расцвела, а молдавские шабашники из Москвы вернулись на родину? Хорошо, не будем брать маленькую страну, а то получаются сравнения некорректные. США и Китай – уважаемые члены ВТО, ну и что? Обе страны все время ведут друг против друга судебные разбирательства – и в своих судах, и в международном арбитраже – по поводу нарушений правил торговли. И регулярно вводят разные санкции, ограничивают ввоз тех или иных товаров и т.д.

Словом, членство в ВТО – это одно, а отношения между государствами – политические, экономические, торговые – нечто другое. Формально нельзя смешивать политику с торговыми отношениями, на деле же это происходит ежедневно. И кому эта организация больше нужна – тем, кто в нее собирается вступить, или тем, кто в нее не пускает?

Меня, как обывателя, порадовали слова президента: России не нужно членство в ВТО любой ценой. Переговоры идут, и это правильно. Если когда-нибудь наша страна войдет в этот международный клуб – я не против! Лишь бы это не повлияло на цену тамбовской картошки и не оставило без работы слесаря-сборщика из Таганрога. □



Пара педалей да буква «У»

Количество желающих управлять собственным автомобилем в России растет, как и рынок, небывалыми темпами. Новичков нужно научить – преподавателем автодела поработал Андрей Морозов. Фото: Александр Батыру.

УЧЕНИК НА СКЛОНЕ

... И тут я понял, что бессилён.

Оказывается, дублирующие педали не помогают, когда на водительском месте – ученица, миниатюрная, хрупкая блондинка. Что руль, если он в нежных, но взволнованных женских руках, невозможно «подпрavitь» с места преподавателя.

Я понял это, когда учебная «девятка» вдруг задним ходом рванула по направлению к деревенскому озерцу с заболоченными бережками и живописными камышами. Машина катится под гору, Ольга смотрит только вперед, а я пытаюсь затормозить – до обрыва остается метров 20–30...

Надо же было фотографу попросить: «Сдай метров 200 назад – и потихонечку на меня». Панорама, на фоне которой проходил мой первый урок вождения, с дороги казалась настоящей сельской пасторалью...

– Здравствуйте, Оля, я ваш новый инструктор Андрей.

Сейчас мы подадим назад до поворота, а потом...

– Я не умею ездить назад! – Девушка, кажется, уже на грани истерики. Бледнеет, мертвой хваткой вцепляется в рычаг переключения передач.

– Ну, вот и научимся, – пытаюсь придать голосу уверен-



На правах рекламы

Экзаменационный гараж на фоне гаража реального.

ности и невозмутимости. – Вы, кстати, какой раз за рулем?

– Второй...

Уверенность моя исчезает так же стремительно, как солнце бабьего лета за свинцовой тучей осеннего дождика.

– Поехали, – уже робко предлагаю я.

Это были самые тяжелые 15 минут за последние 20 лет жизни. «Только не ругаться, только не ругаться»...

АРИФМЕТИКА АВТОДЕЛА

Чтобы понять, насколько остро стоит проблема с обучением автомобильному искусству в России, вооружимся калькулятором.

Итак – задача. По минимальным оценкам каждый год в России получают права более миллиона водителей. Сколько нужно инструкторов по вожде-

нию, если каждый неопыт руля и педалей должен посвятить только вождению с инструктором минимум 50 часов? К тому же этой армии потенциальных водителей необходимо вдобавить знания об устройстве автомобиля, прочитать лекции по основам безопасности и оказанию первой помощи, заставить выучить все правила движения.

Дефицит неизбежно порождает спекуляцию. Обваль- ный спрос на «корочки» ро- ждает чудовищные по степени цинизма формы обучения. Се- годня в одной только Москве насчитывается 300 (триста) школ, каждая из которых обе- щает своим ученикам сдачу экзаменов в ГАИ после не- скольких уроков и получение вполне законных прав на уп- равление автомобилем. Со-

Новичок исподволь всегда «утягивает» машину налево. И не подру- лишь!



СТРЕМЯСЬ К СОВЕРШЕНСТВУ,
ВОПЛОЩАЕТ В СЕБЕ ЛУЧШЕЕ



Lexus RX350

Дизайн этого автомобиля порадует самых взыскательных ценителей прекрасного. Lexus безукоризненно сочетает в себе роскошь и практичность, совершенную динамику и комфорт. RX 350 буквально создан из достоинств. 3,5-литровый двигатель V6 с системой Dual VVT-i отличается малым расходом топлива и высокой мощностью. Система полного привода обеспечивает превосходное сцепление с любой дорогой. Роскошная отделка салона позволяет сделать поездку еще более приятной и комфортной. И если существует более совершенный мир, то вы найдете его здесь. В салоне Lexus RX 350.

ЛЕКСУС - КОЛОМЕНСКОЕ
Высокие отношения

НИКА МОТОРС холдинг

Москва, пр-т Андропова, 10а

тел.: (495) 741 42 42

www.lexusnm.ru

LEXUS

Реклама



Таких сложных перекрестков, как на схеме, в Сычевке пока нет.



На тренажере у них все получается, как у Шумахера!

вершенно очевидно, что такой армии опытных преподавателей даже в столице нет и быть не может. Советская система подготовки шоферов буквально растворилась среди новых коммерческих пунктов обучения.

Существующие ныне законы позволяют сделаться инструктором фактически любому, чей водительский стаж более трех лет, кто сможет оборудовать машину дополнительными педалями, прослушает установочные лекции в ассоциа-

ции российских автошкол и получит лицензию на преподавание. Да, и не забыть главное – установить букву «У» на крыше. Кстати, если вы увидите на дороге несущуюся, попирая все правила, машину с буквой «У», это не значит, что за

рулем ученик. Это инструктор закончил работу...

Например, мою жену учит юноша неопределенного возраста. Он гордится тем, что «еще в 12 лет регулярно возил папу на рыбалку». На старинной ржавой «девятке» с дополнительными педалями он дает уроки вождения по 12 часов в день. Каждое занятие – 520 рублей. С некоторых пор любимая поражает меня вопросами: «Почему ты ставишь машину на ручник, а инструктор утверждает, что зимой он замерзнет?» Или: «Почему ты смотришь назад, когда разворачиваешься, а инструктор велел ездить только по зеркалам? Говорит – для экзамена». «Почему ты не всегда выжимаешь сцепление при торможении?»

Окончательно взбесило меня заявление учителя дражайшей половины, что он может за 11 тысяч рублей устроить гарантированную сдачу на права в группе, а за 600 долларов – получение их экстерном.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вам хватило навыков, полученных в автошколе?



31% их достаточно для сдачи экзамена

11% пришлось брать дополнительные уроки

58% первичные навыки лучше получить до школы



Спецсервис для ученицы от журнала «За рулем».

У АВТОШКОЛ НАЧНУТ ОТБИРАТЬ ЛИЦЕНЗИИ

Проверка, проведенная Генеральной прокуратурой РФ с участием прокуроров субъектов Федерации, выявила многочисленные нарушения законодательства о безопасности дорожного движения. Как сообщили в Генпрокуратуре РФ, во многих образова-

тельных учреждениях, осуществляющих подготовку водителей, уровень организации учебного процесса остается крайне низким.

Из-за нарушения Правил дорожного движения водителями со стажем до 3 лет происходит каждое девятое

дорожно-транспортное происшествие.

Нередко лицензии на право подготовки водителей выдаются учебным организациям, не представившим заключение ГИБДД о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям.

С учетом актуальности проблемы Генпрокуратура РФ предложила Министерству образования и науки России проверить, все ли автошколы соответствуют лицензионным требованиям, а качество обучения – законодательным стандартам.

Хороший выбор

Специальное предложение*



УПРАВЛЯЙ МЕЧТОЙ **TOYOTA**

Toyota Camry Достояна быть Вашей

Ее выбирает тот, кто привык быть первым, кто не хочет терять время, для кого принять решение - значит начать действовать. Не надо ждать. Она уже здесь:

Тойота Центр Отрадное
Москва, ул. Римского-Корсакова, 3
(495) 780-78-78

Тойота Центр Коломенское
Москва, пр-т Андропова, 10а
(495) 740-01-10

НИКА МОТОРС ХОЛДИНГ
www.toyotanm.ru

ПРОФЕССИЯ ИНСТРУКТОР АВТОШКОЛЫ

На правах рекламы



Уже на первом уроке кровь мне остановили грамотно.

Нынешняя система ставит целью не обучение курсантов вождению и правилам, а получение ими прав. То есть учеников натаскивают на сдачу экзаменов, а не прививают им навыки безопасной езды.

Система же подготовки учителей для автошкол в России фактически отсутствует. В Москве за деньги стать преподавателем сможет любой. Я же попытался устроиться инструктором в небольшом провинциальном городке Сычевка, что на Смоленщине.

НЕ ПИТЬ И НЕ РУГАТЬСЯ

– Не вижу повода вам отказать, – обнадежила мой потенциальный работодатель, директор сычевской автошколы Светлана Фролова. – Образование – высшее. Стаж у вас – 21 год, открыты две категории. Обучать можете и на легковой, и на грузовой. Жаль, что нет категории «А». Правда, у нас не так много клиентов-мотоциклистов.

Светлана грустно смотрит на любовно ухоженный «Иж-

Планета Спорт», примостившийся в углу ее директорского кабинета. За окнами шумит осенний дождь и рычат своими мопедами «бесправные» сычевские пацаны. Кто в поселке получает права на два колеса – глупость все это!

Сычевская школа открылась меньше года назад, а до этого шесть месяцев хлопотала о лицензии. В Сычевке, расположенной в 50 километрах от трассы М9 «Балтия», живет 8000 жителей. Все, как положено серьезному провинциальному городку. Есть парк культуры с двумя замшелыми, но аккуратными каменными львами. Есть крохотная чистенькая гостиница «Березка». Есть ресторан, который содержат в аккуратности приезжие с Кавказа. Оживление жизни сказывается и на автопарке: машин в городке все больше. Значит, нужны водители. По традиции советских времен водителями в Сычевке становились мужики. Они заканчивали шоферские курсы при местном автокомбинате, получали

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА БЕЗОПАСНОСТИ «ЗА РУЛЕМ»

Если попытаться проанализировать приведенную Генпрокуратурой статистику, выходит, что молодые водители совершают лишь 1/9 часть всех аварий в России. А 8/9 происходит по вине опытных шоферов! То есть

неопытные водители становятся участниками ДТП лишь в одном случае из девяти! Выходит, чиновники, отвечающие за безопасность, отчитываются о своей работе, даже не задумываясь над сутью собственных проверок...

*Предложение ограничено. Узнайте подробности в автосалоне.

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА ИЗ ГЕРМАНИИ



**Производится только в Германии,
по самым современным технологиям
с уникальным пакетом присадок!**



**Эксклюзивный представитель
торговой марки HESSOL в России
ООО фирма «Чирол»**

www.hessol.ru

На правах рекламы



Библиотека сычевской автошколы пополнилась изданиями «За рулем».

грузовую категорию и вслед за этим – легковую. Женщин города Сычевка такая перспектива влиться в ряды автопилотов привлекала мало. До тех пор, пока Светлана не открыла автошколу. Основной контингент учеников в ней – девушки.

За 6000 рублей (почувствуйте разницу с Москвой!) в сычевской автошколе ученики получают теоретическую подготовку и положенные 50 часов практического вождения. Школа приобрела в собственность два автомобиля – «девятку» и «пятерку», доверив их опытным водителям из местных.

– Город у нас маленький, все на виду, – делится секретами «рекрутинга» Светлана. – Зарплата преподавателя по местным меркам достойная – 8 тысяч в месяц. Кроме формальных требований к будущему инструктору, есть еще два. Один – традиционный для России – чтоб не «злоупотреблял». И второй – из-за особенностей контингента – чтоб не ругался матерно.

Не улыбайтесь: замечательный, опытный и совсем непьющий «педагог» не смог работать в школе – слишком уж «эмоционально» оценивал он ошибки курсантов.

Площадку для освоения экзаменационных маневров устроили на заднем дворе сычевской автобазы. В учебном клас-

се – современный компьютерный тренажер – девушки учатся на нем, перед тем как сесть за настоящий руль. Здесь, в Сычевке даже занятия по медицинской помощи не прогуливают. В течение часа мне умело «останавливали кровь» и учились отличать венозное кровотечение от артериального. Когда очередной класс пройдет курс и будет подготовлен к сдаче экзамена, сюда, в Сычевку приедут представители ГИБДД из Рузы или Смоленска.

– Проверяющие из ГАИ сами разработали экзаменационный маршрут по улицам Сычевки, и он соответствует всем требованиям, – Светлана запинаясь, но потом продолжает: – кроме одного, правда. У нас и перекрестки есть, и железнодорожные переезды – со шлагбаумами и без. Только вот ни одного светофора в городе...

Нашу беседу с директором прерывает ученица.

– Оленька, с тобой сегодня будет заниматься не Василий Иванович, а новый инструктор. Из Москвы. Езжайте к озеру, тут недалеко, – Светлана заговорщически подмигивает.

Тут, на берегу этого озера фотограф и говорит:

– Сдай метров 200 назад и потихонечку на меня – панорама красивая выйдет!

И тут я понял многое... □



Суперкар с чемоданом

Любой «Феррари» на российских дорогах – явление редкое. Да и в матушке Европе встречаются они не часто. Чтобы прокатиться на новой модели 599 GTB, Штефан Грундхофф отправился в Соединенные Штаты.



Как большинство «Феррари», он красный, невероятно дорогой и чертовски быстрый – по сути, это болид формулы 1. Поэтому тот, у кого есть деньги, и кто захочет, чтобы каждый день его жизни превратился в Имолу или «Нюрбургринг», пойдет к дилерам «Феррари» и оплатит счет за «599 GTB Fiorano». Весьма круглый, разумеется.

Однако расстаться с деньгами – не самое сложное, что предстоит владельцу суперкара. Куда сложнее скрыться от восхищенных (а часто подозрительных!) взглядов, когда выходишь из машины. И никуда не деться от толпы ребятишек, готовых часами проситься посидеть на пассажирском сиденье ярко-красного красавца. О водительском нечего и меч-

тать... Да и среди взрослых янки найдутся такие, что будут бегать вокруг тестового «Фьорано» как дети, издавая звуки восторга.

Сказать по правде, аппарат и на меня произвел неизгладимое впечатление. Новое купе из Модены – грандиозное зрелище. «Пятьсот девяносто девятый» элегантен и спортивен, быстр и опасен.

Вне гоночных трасс скоростные возможности станут поводом к диалогу с дорожной полицией.



«Феррари-599 GTB Фьорано» – настоящая гоночная техника. За нее придется выложить минимум 212 000 евро.

Не могу поверить, что кто-то покупает такие машины для поездок на работу. Это автомобиль для тех, кто не боится конкурентов на гоночной трассе. В нем ты будешь всегда первым, кому придется объясняться с полицией за превышение скорости.

Передок широкий, плоский и элегантный. Это не рубленый нос дикого быка «Ламборгини-Мурсьелаго» или вытянутый клюв высокотехнологичного «Мерседеса-SLR», которые принадлежат той же когорте. Подчеркнуто грациозный дизайн делает «Феррари-599 GTB Фьорано» одним из красивейших купе в мире. С его обтекаемыми, нежными линиями и мощными крыльями могут соперничать разве что «Астон-Мартин Вэнквиз», состарившийся «Мазерати-Купе» или старший брат «Феррари-612 Скальетти». Но 620 «лошадей» нигде не спрятаны так неброско, как в купе 599 GTB длиной всего 4,66 м.

Двенадцатицилиндровый «моторчик» объемом шесть литров известен по «Феррари Энцо». В 599 GTB он развивает 456 кВт/620 л.с. и 608 Н·м при 5600 об/мин. Каждой из «лошадок» поручено перемещать в пространстве какие-то 2,6 килограмма «Феррари». Неудивительно, что купе разгоняется до сотни за 3,7 с. «Максималка» превышает 330 км/ч.

Нажатие на пусковую кнопку – и мощь вырывается на свободу. Мотор и звук проявляют себя до 3000 оборотов крайне неохотно, все начинается лишь с 3500, а уж при 4000 открываются клапаны в выхлопных трубах и приглашают к нападению. Тогда автомобиль требует все больше и больше газа и вознаграждает пилота безграничным стремлением рваться вперед.

О расходе топлива можно только посудачить. Инженеры «Феррари» говорят о 21,3 л на 100 км в смешанном цикле. Но на деле 105-литровый бензобак опусто-

шается раньше, чем одометр отсчитает 400 км. А на колонке опять завистливые и восхищенные взгляды. Но ничего не поделаешь: уж если сел за руль такой машины, то приходится терпеть. А удержаться от быстрой езды на ней невозможно. Если вы решили приобрести 599 GTB, настоятельно советую взять с «формульным» переключением передач. Опция ценой 6800 евро перебрасывает передачи за 0,1 с. Настоящие болиды F1 делают это с помощью той же техники лишь чуточку быстрее. Для сравнения – опытный водитель переключается за 0,3–0,5 с.

Ходовая часть «Феррари-599 GTB» – предмет особого разговора. Поначалу от машины ожидаешь жесткой гоночной подвески, однако очень скоро убеждаешься в обратном. Конечно, у жеребца из Маранелло жесткие пружины. Но с учетом веса и данной ему мощи он поразительно комфортабелен на ходу. При этом купе не претендует на то, чтобы



Задние стойки крыши – в числе аэродинамических элементов, благодаря которым прижимная сила достигает 160 кгс.

Колесный диск не скрывает лакированных тормозных механизмов. «Жабры» на крыле не просто для отвода тепла, но еще и для акустических эффектов на повышенных оборотах двигателя.

Под элегантной крышкой – 320-литровый багажник, где можно разместить те самые кожаные чемоданы.



Несмотря на то что 12-цилиндровый двигатель «Энцо» дефорсирован в угоду ресурсу, он разгоняет купе до 200 км/ч за 11 с.

С этого ракурса передняя панель не напоминает интерьер суперкара: впору надеть пиджак и отправиться в офис.



Многофункциональное рулевое колесо с лепестками переключения передач, кнопкой «старт-стоп» (в левом нижнем секторе) и селектором управления настройками двигателя, подвески и электронных систем автомобиля (в правом нижнем секторе).



стать крейсером. Это спортивный автомобиль без каких-либо оговорок.

Водитель всегда держит его под контролем – разумеется, если знает, как управлять машиной массой 1,7 т. Рулевое управление исключительно точное и, по

мнению моих немногих друзей, знакомых с гонками, могло быть слегка полегче. Знатки – а только такие ездят на премнике «575M Маранелло» – радуются великолепной управляемости и устойчивости на самых высоких скоростях. С помо-



Задние воздухозаборники служат для охлаждения бензобака и сдвинутой к задней оси коробки передач.

Пневмоподушки позволят идеально точно подогнать кресло по фигуре пилота.

Многофункциональный дисплей покажет, например, максимальную скорость на дистанции.



щью вынесенных на баранку регулировок можно настроить мотор, шасси и систему стабилизации в широких пределах. Так, например, в режимах «Спорт» и «Гонка» на виражах задок автомобиля охотно забрасывается наружу и дает простор для проявления гоночных амбиций.

Конечно, столь грандиозная гоночная техника стоит денег. За нее придется выложить минимум 212 000 евро. Несмотря на солидную базовую цену, «Феррари-599 GTB Фьорано» можно дополнить множеством деталей. Например, в салоне вполне уместны будут гоночные

четырёхточечные ремни безопасности. Насчет лакированных тормозных суппортов можно посомневаться. А вот от набора кожаных чемоданов, которые вам непременно предложат, я бы отказался. Какой из тебя гонщик, с чемоданом-то? Совсем другое дело – керамические тормоза за 15 315 евро или спортивные сиденья «Рекаро» с подогревом, памятью, поясничным упором за 3075 евро. Здесь уж не стоит скупиться! Впрочем, штатные сиденья – лучшие, которые «Феррари» когда-либо ставил на свои дорожные автомобили.

Серийно вы получите великолепное качество интерьера: элегантно, дорого, спортивно. Карбоновые детали и мощные дефлекторы вентиляции напомнят вам об автомобилях класса «Туринг». Рослым водителям как всегда будет в «Феррари» тесновато. Хорошо бы итальянцам, наконец, узнать, что и люди ростом выше 1,82 м покупают столь дорогие авто. Другие фирмы давно доказали, что низкая линия крыши и удобное сиденье – понятия вполне совместимые. К слову, они и чемоданов не навязывают.



Оборотный капитал

Причины популярности «Хёндай-Гетц» не только в удачном сочетании итальянского дизайна и корейского качества по доступной цене, но и в гармоничной и современной начинке, считает Игорь Козлов. Фото: Александр Кульнев.

Российский рынок обязан бумом продаж автомобилей В-класса, в том числе и «Гетцу». Его появление в 2002 году (см. Историю модели) вызвало настоящий ажиотаж – очередь на некоторые комплектации растянулась на год! Нынче, конечно, спрос не столь велик (потребитель охладел в ожидании нового поколения?), но машины в автосалонах не застаиваются. Да и на вторичном рынке приличные варианты нарасхват, причем лишь с небольшой потерей первоначальной цены. За авто 2004 года просят от 230 000 рублей, а 2006-го – 260 000 – 300 000!

КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

Не менее популярен «Гетц» и в Европе, поэтому не был обделен вниманием EuroNCAP. По их методике крэш-тестов (напомним, удар со скорости 64 км/ч о деформируемый барьер с 40%-ным перекрытием) модель заработала четыре звезды. Достойный результат, да и в штатной эксплуатации кузов держится молодцом: если не было аварий, ржавчину на нем вряд ли отыщете. А вот бамперы, бывает, «линяют». В городской толчее ими прикладываются частенько и на первый взгляд безболезненно. Но зимой сквозь микро-трещины под краску проникает влага и,

замерзая, снимает покрытие, словно скорлупу с яйца. Но такие дефекты на виду.

Проверить же состояние днища при дорожном просвете 116–135 мм (зависит от шин и наличия защиты картера) без подъемника непросто. Поэтому при покупке нелишне наведаться к ближайшему дилеру на диагностику. При проверке внимательно осматриваем и гофр выпускной системы. Повредить его несложно (расположен низко), да и без посторонней «помощи» он нередко прогорает.

ALPHA & EPSILON

Кроме слухового неприятия «бухтящего» выхлопа дырявый гофр вызывает сбой в работе мотора, ведь задний датчик кислорода установлен после нее. Ушедшую «налево» часть газов датчик не в силах «унюхать», поэтому начинает выдавать неверный сигнал на блок управления двигателем, а тот в свою очередь переходит в аварийный режим и зажигает Check Engine. Хуже всех при этом нейтрализатор: ведь контроллер, не зная истинного со-



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

2002 г. Женева. Дебют «Хёндай-Гетц». Кузов: 5- или 3-дверный хэтчбек. Двигатели бензиновые: серии Epsilon (G4HD) P4 1,1 л, 46 кВт/62 л.с.; серии Alpha (G4EA) P4 1,3 л, 60 кВт/82 л.с.; (G4ED) P4 1,6 л, 77 кВт/105 л.с.; дизельный серии U-Engine с системой впрыска «коммон рейл» и турбонаддувом (D3FA) P3 1,5 л, 60 кВт/82 л.с. Привод передний, M5 или A4.

2004 г. Начало поставок в Россию 3-дверных модификаций.

Крэш-тест EuroNCAP: 10 баллов за фронтальный удар, 14 – за боковой, 1 балл добавлен за систему напоминания о непристегнутых ремнях, итого 25 баллов из 36 – четыре звезды.

2005 г. Рестайлинг. Изменились передние крылья, капот, решетка радиатора, оптика, бамперы. Новая панель и щиток приборов, иные материалы обивки. Новый двигатель серии Alpha: (G4EE) P4 1,4 л, 71 кВт/97 л.с. Мощность двигателя 1,1 л возросла до 48 кВт/66 л.с. (увеличена степень сжатия с 9,6 до 10,1), а 1,6 л – до 78 кВт/106 л.с. (изменения в настройках). Двигатель 1,3 л снят с производства.

Титул «Автомобиль года» в классе городских авто, победитель Гран-при «За рулем».

2006 г. Вторая подряд победа в Гран-при «За рулем».

На части авто устанавливали клапан аварийной отсечки топлива, призванный срабатывать при ДТП, но он зачастую перекрывает подачу при любых сильных встрясках. Вернуть его в исходное состояние не сложно, надо лишь нащупать под резиновым колпачком и нажать кнопку взвода (сам клапан на правом брызговике).

Двигатель 1,4 л (G4EE, см. Историю модели) весьма критичен к качеству топлива, что иногда проявляется при холодном запуске. Первые 15–25 секунд работы обороты «гуляют» от 700 до 3000, а в некоторых случаях мотор даже глохнет. При повторном запуске или по затухании автоколебаний все нормализуется, но неприятный осадок остается. Ничего страшного в этом нет – просто блок управления честно пытается уложиться в жесткие экологические нормы, а на нашем, мягко скажем, посредственном топливе это ему не всегда удается. Проблему решаем сменой АЗС или более радикально – меняем прошивку блока управления с базового идентификатора TFE6I41 на доработанный под российские реалии TFE6I42. У дилеров на это уходит 20–25 минут, а работу выполняют бесплатно (разумеется, если машина гарантийная).

Страдают от плохого бензина и свечи, требуя замены ранее положенных 30 тыс. км, а вот случаи зависания клапанов от смол в топливе на «гетцах» редки. Однако дилеры рекомендуют периодически промывать форсунки без демонтажа, чтобы удалить нагар из камер сгорания и смыть смолы с направляющих и стержней клапанов. Другие

става выхлопа, вправе ошибиться с качеством смеси, что нейтрализатору не на пользу. Поэтому откладывать замену приемной трубы (гофр вварен в нее) себе дороже. Если есть навыки сварки, а сама труба не сильно повреждена, есть смысл поменять лишь гофр – подходящий по размеру (45x205) можно отыскать за 400 рублей. Имейте в виду, гарантия на каталитический нейтрализатор меньше, чем на авто в целом, – всего год без ограничения пробега.

Внимательно следим за температурой двигателя! Правда, после рестайлинга ее указателя в щитке не стало, но зато вместо него на поле тахометра теперь две лампы, одна из которых (с красным «градусником») сигнализирует о перегреве. А он может случиться из-за лопнувших пластиковых бачков радиатора и соответственно потери охлаждающей жидкости. Происходит это, по мнению дилеров, от воздействия химреагентов, которыми зимой поливают наши дороги. При замене рекомендуем отыскать более стойкий радиатор нового образца, который с этого года идет в запчастях.





Салон (на фото авто после рестайлинга) неплох по дизайну и выполнен весьма добротно – ничто не скрипит и не брякает даже при пробегах под 100 тыс. км.

С мотором G4ED (1,6 л) «Гетц» весьма шустр – 985 кг снаряженной массы везут 105 «лошадей». Главное – вовремя менять свечи (под серебристой накладкой) и не допускать перегревов.



С 2005 года указатель температуры уступил место паре ламп. Красный «градусник» на шкале тахометра первым известит о перегреве при лопнувшем радиаторе.



В системе питания некоторых версий (здесь двигатель G4EA) клапан аварийной отсечки топлива (показан в кружке) иногда срабатывает от сильной дорожной тряски.

До 70 тыс. км о ремонте подвески можно не думать, конечно, если не летать через бордюры. Боятся ударов и подшипники ступиц, которые в щадящих условиях живут до 150 тыс. км.



неисправности на моторах серий «Альфа» и «Эпсилон» носят случайный характер.

По единственному в гамме дизелю U-Engine объективной статистики нет. Машины с ним сюда официально не поставлялись, а тех, что попали в Россию, единицы. Поэтому брать такой вариант в погоне за экономичностью не стоит. Обидно: на Западе, по нашим сведениям, с этими моторами проблем нет.

ЗАТВОР АВТОМАТА

Ресурс сцепления, как всегда, сильно зависит от стиля вождения. Известны случаи замены ведомого диска и на 15 тыс. км, но в основном узел служит не менее 100 тыс. км. Проблем с механической коробкой почти не бывает, разве что после 120 тыс. км могут потребовать замены сальники приводов. Автомат же, случается, грешит сбоями в работе, а виновни-

ками (и не подумаешь!) считают установщиков радиоаппаратуры. Как известно, ею «Гетц» не комплектуют, предоставляя потребителю самому выбрать звук по душе, с чем он и обращается к мастерам. Некоторые из них не утруждают себя тщательной укладкой проводов (за деталями интерьера их все равно не видно) да вдобавок страгивают заводские трассы прокладки, одна из которых подходит к кнопке «овердрайва» в рычаге. Стоит случайно подтянуть провод – и его компенсационная петля уменьшится, что рано или поздно приведет к обламыванию провода в месте изгиба (рычаг-то не стоит на месте). Нарастить провода – дело нехитрое, но вот чтобы подобраться к месту ремонта, надо разобрать полсалона.

Та же безрадостная процедура ожидает и при перегорании лампочек центральной консоли (бесцоковые 12V, 1,2W). Корей-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	720
Диагностика подвесок	590
Замена масла и фильтра двигателя	390
Промывка форсунок без демонтажа (WINN'S)	780
Замена свечей зажигания	390
Замена приемной трубы выпускной системы	400
Замена радиатора охлаждения двигателя	590
Замена ремня ГРМ	1960
Замена тормозных колодок передних/задних	560/500
Замена передних тормозных дисков (пара)	1560
Замена задних амортизаторов (пара)	980
Регулировка углов установки колес	980
Нормочас	940* (\$35)

* По внутреннему курсу компании на начало сентября 2007 г.

STEP UP®

Шаг вперед!



Степ Ап... и поехали!

Ап, и дружно моторы взревели. Ап, на стеклах растаяли льды...

Если у вас проблемы с зимней эксплуатацией авто, то это не потому, что зима суровая выдалась, а потому, что вы не пользуетесь современными средствами автохимии от американской компании StepUp.

Вот они, самые необходимые для зимы составы:

- «Быстрый запуск двигателя» – пусковая жидкость для бензиновых и дизельных двигателей. Облегчает пуск двигателя зимой, продлевает срок службы аккумулятора. Содержит синтетический кондиционер металла SMT², предупреждающий пусковые износы и микрозадиры.
- «Антифриз-осушитель системы питания бензиновых двигателей». Предотвращает промерзание системы питания в зимнее время, связывает воду, улучшает сгорание топлива, облегчает пуск двигателя при низких температурах.
- «Размораживатель стекол». Эффективно очищает ветровое стекло от льда, размораживает замки автомобиля.



Товар сертифицирован



Сделано в США



Сеть АВТОМАГов: Москва (495) 721-33-33
Санкт-Петербург (812) 331-97-57
Волгоград (8442) 26-87-56, Ростов-на-Дону (863) 242-48-93
WWW.AGAM.RU – электронный каталог продукции
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ:
по Москве (495) 975-73-71
по регионам (495) 721-33-33
факс (495) 975-73-72, 124-51-11
МЕЛКИЙ ОПТ e-mail: vs@agah.ru



HYUNDAI GETZ В ДЕТАЛЯХ

На правах рекламы



Из-за малого дорожного просвета от ухабов нередко страдает резонатор, но чаще – гофр выпуска в (кружке), поэтому лучше защитить картер. А вот трубки спрятаны неплохо.



Моля о прохладе и получая отказ, первым делом проверяем под капотом трубку испарителя с желтой наклейкой. Свищ чаще образуется на ее изгибе с тыльной стороны.

ские лампочки выходят из строя на удивление быстро, возможно, не выдерживая тряски. Главное при замене – не растерять и не сломать шесть пистонов крепления накладки, иначе рискуете «развести сверчков».

Бывает, отказывают кнопки обогрева сидений. Такую болезнь несложно предотвратить: регулярно убирайтесь в салоне и найдите другое место для сырого зонтика. Избегайте также намокания пульта на двери водителя, хотя он к водным процедурам относится чуть более терпимо.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Подвески машины достаточно живучи. Если избегать пробоев, то до 70–80 тыс. км о ремонте можно и не думать. К этому сроку, как правило, подходят втулки стабилизатора и могут попроситься задние амортизаторы. Стойки стабилизатора живут по 90 тыс. км, а сайлент-блоки, передние амортизаторы, шаровые опоры и рулевые наконечники нередко перешагивают соты-сячный барьер. На авто с ГУРом после 60 тыс. км иногда отпотевают по завальцовке наконечник шланга напорной магистрали. Если при этом нет заметных потеков, то с заменой можно не торопиться.

Передние тормозные колодки в среднем служат 30–40 тыс. км, а передние диски – вдвое дольше, как и задние колодки. На



В задней подвеске с H-образной балкой детали служат на удивление долго. Исключение – амортизаторы, их не хватает порой на 80 тыс. км. Задние тормоза могут быть и дисковыми.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе SAE 5W50 API SJ, SL и масляный фильтр	15 (1)
Топливный фильтр	60
Воздушный фильтр	30
Ремень ГРМ	60
Масло в МКП 75W85 GL4	90 (6)
Масло в АКП ATF SP III	90 (6)
Жидкость в приводе тормозов (DOT4)	30 (2)
Жидкость ГУР ATF SP III	—*
Антифриз Mobil Extra (синий) или Mobil Advanced (красный)**	45 (3)

* Контроль уровня, замена по состоянию.

** Смешивать не допускается.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	3300/9580
Бампер передний	5170
Блок-фара/задний фонарь	5500/3000
Капот	5800
Фильтр масляный/топливный	190/870
Фильтр воздушный/салона	350/1700
Ремень ГРМ и ролик (12-клапанный двигатель)	1250+730
Ремень ГРМ и ролики (16-клапанный двигатель)	1660+730+780
Приемная труба выпускной системы	4500
Радиатор охлаждения двигателя	5270–6950*
Тормозной диск передний (R13/R14)	2300/2060
Амортизатор задний	2260
Трубка кондиционера	1600
Тормозные колодки передние/задние дисковые/задние барабанные	2400/1700/1530

* В зависимости от двигателя и комплектации.

части авто (с мотором 1,6 л) задние механизмы могут быть дисковыми, их колодки выдерживают 50–60 тысяч. С тормозами особых проблем не бывает, даже случаи коробления дисков и подклинивания суппортов единичны. В целом машина получилась удачной. Полагаем, многотысячная армия владельцев не разочаровалась в выборе. □

Благодарим торгово-сервисный комплекс «АВТОМИР HYUNDAI В МАРЬИНО» за помощь в подготовке материала.



Переходный период

Прослужив верой и правдой шесть лет, «Лада 4x4» дала хозяйке немало поводов задуматься о приобретении новой машины. За развитием событий наблюдал Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

ПРЕДЕЛ УСТАЛОСТИ

За эти годы «Нива» пробежала 70 тыс. км и серьезно подвела лишь однажды – заглохла в пути из-за сгоревшего коммутатора. Остальные поломки позволяли доковылять до ближайшего сервиса да и случались нечасто. Пару раз засорялись жиклеры, периодически пропадала «масса» в заднем левом фонаре, меняли прохудившийся бачок омывателя, адсорбер бензобака, кран отопителя.

Но стоило одометру размечать седьмой десяток – и началось. Завыла раздатка, потекли



К таким призывам всерьез относиться не стоит – сумма, предложенная уличными перекупщиками за нашу «Ниву», оказалась на треть меньше реальной.

редукторы обоих мостов, в рулевом механизме появилась небольшая ступенька по усилию (начал крошиться подшипник червяка), застучал передний кардан, умер аккумулятор и стала вылетать вторая передача. Вдобавок на парковке кто-то в ключья разорвал переднее левое крыло. Ремонт кузова оплатила страховая компания, а вот устранение остальных дефектов потянуло на кругленькую сумму – 10 тысяч рублей. Похоже, молодость прошла – с машиной пора расставаться.

ВАКАНТНОЕ МЕСТО

Взамен требовалось приобрести «горожанина»: «Форд-Фокус» или «Ниссан-Алмера Классик» – авто, близкие по классу, цене и уровню оснащения. Окончательный выбор зависел от отношения дилеров к старушке «Ниве» – кто зачтет ее в трейд-ин дорожке, тот и обретет нового покупателя. На непрофильные автосалоны (то есть не торгующие «фордами» и «ниссанами») время решено было не тратить: выкуп и комиссия по разным причинам не устраивали. Приемлемая сумма, определенная по предложениям в интернете с учетом технического состояния вездехода, составила 65 тысяч рублей.

Однако желаемое и действительное, как известно, разные понятия. Вскоре выяснилось, что многих дилеров подержанные «нивы» просто не интересуют. Например, «Ниссан на Таганке», «Ниссан Кунцево», «Независимость» и «Превокс» принимают исключительно иномарки, а в «Мейджор-Авто» хоть и готовы взять «русский джип», но не старше пяти лет, да и то лишь на комиссию. Приемщики компаний «АвтоСпецЦентр» и «Форд Центр Измайлово» предложили за «Ниву» не более 50 тысяч рублей, а в «Дженсере», «У Сервис+» и «Автомире» пообещали лишь 58–62. И только «Пеликан Авто», «Автопассаж» и «Нью-Йорк Моторс-Москва» обнадружили искомыми 65 тысячами. Увы, на деле проверить их щедрость было не суждено. «Нива», словно капризная девчонка, не пожелав отправляться на смотрины, хрустнула только что отремонтированной коробкой и, заблокировав колеса, замерла посреди дороги. Благо скорость была «пешеходной», иначе ДТП не избежать!

Машину отправили в очередной ремонт, а незадачливые продавцы подвели промежуточный итог: признанием в официальных кругах отечественный вседорожник не поль-

Вскрытие показало: коробку «Нивы» заклинило из-за поломки пружины синхронизатора пятой передачи. Чтобы не сломать что-нибудь еще до продажи, от поездок решено было отказаться.



На правах рекламы



АВТО КОРРОЗИИ просто нет

АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД АНТИКОРРОЗИОННОЙ СТОЙКОСТИ
= 2000 часов в камере солевого тумана

СОСТАВЛЯЮЩИЕ НАДЕЖНОСТИ =
шведское производство (по стандарту ISO 9001)
+ тестировано и одобрено мировыми
и отечественными автопроизводителями
+ защита от подделки

«УМНЫЕ» МАТЕРИАЛЫ ПОСЛЕДНЕГО ПОКОЛЕНИЯ
Рекомендованы шведским институтом коррозии

ОПТИМАЛЬНАЯ ЦЕНА И АБСОЛЮТНАЯ НАДЕЖНОСТЬ

(495) 221-40-77 www.mercasol.ru



зуется! Это объяснили неликвидностью модели и, стало быть, риском заморозить оборотные средства. Интересно, что думают по этому поводу «дикари»?

ТАЛАНТЫ И ПОКЛОННИКИ

Пока ремонтировали коробку (с трудом, но случай признали гарантийным), машиной активно интересовались работники

Чего не хватает «Алмере Классик» в сравнении с нашей «бывшей» – так это полного привода и внушительного дорожного просвета, зато комфорта для бывалого «нивовода» даже в избытке.

Возраст конструкции выдают теснота и старомодный блок управления отопителем с кнопками и ползунком. Однако пользоваться органами управления легко и приятно.

автосервиса, но расставаться с ней за 55 тысяч рублей, тем более по доверенности, желания не возникло. Уличные перекупщики подсовывали под дворник бумажки с нехитрым текстом: «Куплю Вашу машину, тел...». По обилию аналогичных листовок на соседских авто несложно было догадаться, что так ищут легкой наживы. Расчет, очевидно, на простак или того, кому время дороже денег – кто же еще «доверит» машину первому встречному за две трети реальной стоимости (нам предложили 45 тыс.

руб.)! Спекулянты, трущиеся около ГИБДД, оказались куда щедрее – 55 тысяч рублей и переоформление через комиссионный магазин или нотариуса. Внутренний голос рекомендовал более надежный способ: разместить в интернете объявление о продаже авто за 70 тысяч рублей с возможным торгом. Дело пошло – все свободное время (и часть рабочего) пришлось отвечать на звонки и организовывать просмотры. Лишь к исходу второй недели примерно десятый по счету потенциальный покупа-

КОММЕНТАРИЙ ВЛАДЕЛЬЦА



Баварова Татьяна,
35 лет, водительский
стаж 8 лет, бухгалтер

Пожалуй, трехдверная «Нива» – самая удачная разработка отечественного автопрома. И не беда, что конструкции уже

три десятка лет – в мировой практике таких долгожителей немало. Только вот «гелендвагены» или «дефендеры» постоянно совершенствуют, а наши производители топчутся на месте. Предложи они менее прожорливый двигатель (хоть и дизель), кондиционер, ГУР, более удобные сиденья, доработай под современные требования безопасности кузов, ей-богу, купила бы без оглядки.

Все эти блага (увы, кроме полного привода) обрела с

«Алмерой Классик» и о своем выборе пока не жалею. Обидно только, что воспользоваться преимуществами дилерского трейд-ина не смогла. Хотя услуга эта удобна и, на мой взгляд, перспективна: потребитель экономит время, а оно, как известно, деньги. Правда, некоторые дилеры ценят время уж больно высоко, занижая цену при приемке авто, но эти перегибы, полагаю, скоро уйдут в прошлое.

ОЦЕНКА «ЛАДЫ 4x4» НЕКОТОРЫМИ ДИЛЕРАМИ*

Место оценки	Стоимость, руб.
«АвтоСпецЦентр»	до 50 000
«Форд Центр Измайлово»	до 50 000
«Дженсер»	58 000
«У Сервис+»	60 000
«Автомир»	62 000
«Пеликан Авто»	65 000
«Автопассаж»	65 000
«Нью-Йорк Моторс-Москва»	65 000
«Ю.С. Импекс»	—**
Рынок***	66 000

*Предварительная оценка с описанием всех дефектов авто.

**В предварительной оценке отказано.

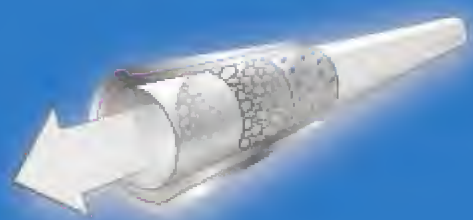
***Реальная цена машины.



21 ВЕК: ИГРЫ РАЗУМА



BFS
BIOFILTER



8/0,7 мг/сиг
смола/никотин

Купи пачку сигарет «21 век»

со специальной разрывной лентой и найди внутри купон с уникальным кодом.

Регистрируй коды на сайте www.21vek.ru.

Играй и выигрывай суперпризы!

Товар сертифицирован. На правах рекламы

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

На правах рекламы



ТРЕЙД-ИН LADA 4x4 – NISSAN ALMERA CLASSIC

тель согласился на все условия (66 тысяч рублей с проверкой подлинности дензнаков в банке) и оставил залоговые 5%.

КЛЮЧИ В БОКАЛЕ

Через неделю после продажи капризной «Нивы» стало понятно, что без колес – не жизнь. Ждать, пока «Форд» выносит «Фокус» (машину пообещали через девять месяцев), хозяйка не стала, а потому уже через пару недель счастливо полоскала в бокале ключи от «Алмеры Классик». Первая иномарка – как другая эпоха: все красиво, добротно, удобно и не скрипит! Видно, не зря завод в Пусане считается самым передовым в альянсе «Рено-Ниссан».

Жаль, но и там позаботились, чтобы владелец не строил иллюзий относительно статуса авто – бюджет, он и есть бюджет. В интерьере режет

глаз старомодный блок управления отопителем. Внутри тесно, особенно на заднем сиденье, спинка которого, увы, не складывается. Не предусмотрены места под аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки; правда, все это уложено в фирменный чемоданчик с липучками, которые по замыслу должны цепляться за обивку. Просчитались! Обивка-то короткошерстная, не держит, оттого уже после первой поездки от кульбитов протек флакончик с йодом. Пришлось по старинке укладывать все в большую картонную коробку, а чтобы не летала по багажнику – нагружать балластом в виде компрессора, набора инструмента и бадьи с водой. Обидно, ведь отдали за машину немало – 462 тысячи рублей! Какую «Ниву» можно сделать за эти деньги! □

НЕКОТОРЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ И ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ

■ Принять отечественную машину в зачет стоимости новой иномарки готовы не все автосалоны – список «отказников» лучше составить заранее.

■ Предварительную оценку можно сделать «заочно» – по телефону. Чем полнее вы поведаете приемщику обо всех дефектах вашей машины, тем точнее будет названная сумма.

■ Реальная цена, которая пойдет в зачет стоимости нового авто, будет хоть и немного, но ниже предварительной – таков закон маркетинга (собственно, на «диком» рынке так же).

■ Для очного торга с приемщиком заранее запаситесь информацией по ценам. Это могут быть распечатки из интернета или объявления в печатных изданиях.

■ При продаже машины на рынке не поспешите на проверку подлинности наличных в ближайшем банке. Лучше потерять копейки за банковскую операцию, чем остаться с «куклой».

■ Не поддавайтесь соблазну упростить передачу авто, выписав незнакомому покупателю генеральную доверенность, ведь за последствия возможного криминала отвечать в этом случае вам.



Подросток

«Паджеро» хорошо известен многим. Младший брат воспринял не только внешность, но и более важные достоинства старшего, убедился Андрей Кочетов. Фото: Константин Якубов.

Многие мечтают ездить на большом, солидном внедорожнике. Но далеко не каждый может приобрести такой. Кроме цены у них есть иные недостатки: огромные габариты, большой расход топлива и... отсутствие необходимости в недюжинных внедорожных способностях.

«Мицубиси-Паджеро IO» выглядит совсем не грозно, но в отличие от большинства похожих машин, это не просто легковой полноприводный автомобиль с увеличенным дорожным просветом, а полноценный внедорожник в миниатюре. Кузов усилен интегрированной рамой, трансмиссия «Суперселект» – с раздаточной коробкой и самоблокирующимся задним дифферен-

циалом. Таким арсеналом «паркетники» похвастаться не могут. Однако несомненные внедорожные способности IO отрицательно сказываются на поведении машины на трассе. Автомобиль валкий, не вполне точный в управлении, а пропущенная на большой скорости ямка иной раз приводит к пробоям передней подвески.

Динамика и тормоза – вполне легковые. К удобству управления, маневренности и обзорности не придраться. Салон хоть и невелик, но приемлемо просторен; благодаря высокой крыше и большой площади остекления создается ощущение свободы. Правда, задний диван рассчитан только на двоих: всего два подголовника и даже третьего ремня безопасности нет.



«Мицубиси-Паджеро IO» привлекает эмансипированных женщин. За 4–5-летний аппарат (без пробега по России) в Москве придется заплатить \$15–17 тыс.



Передняя часть салона в стиле больших внедорожников – проста и функциональна. Водителю ростом выше 185 см тесновато.



Среди собратьев он выделяется компактностью: длина чуть более 4 м. У малыша на удивление широкие и высокие двери.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ (некоторые комплектации)

Модель	MITSUBISHI PAJERO IO		
	1,8 GDI aut.	1,8 GDI turbo aut.	2,0 GDI aut.
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4035		
ширина	1695		
высота	1735		
база	2450		
колея спереди	1435		
сзади	1445		
дорожный просвет	205		
Радиус поворота, м	5,2		
Снаряжен. масса, кг	1340	1340	1400
Полная масса, кг	1840	1840	1890
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,8	11,3	12,2
Макс. скорость, км/ч	150	165	165
Топливо	АИ-92-95		
Запас топлива, л	53		
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	11,5	12,0	12,5
загородный цикл	8,0	8,1	8,3
смешанный цикл	9,4	9,5	9,8
Двигатель			
Расположение	продольно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см ³	1834	1834	1999
Мощность, кВт/л.с.	96/130	118/160	100/136
при об/мин	5500	5200	5500
Крутящий момент, Н·м	181	174	191
при об/мин	3500	3500	4500
Трансмиссия			
Тип	полноприводная с пониженным рядом		
Коробка передач	А4		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон» неразрезной мост или многорычажная*		
сзади			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые барабанные		
задние			
Шины	215/65R16		

*В зависимости от комплектации.



Сзади за водителем ростом 185 см – не роскошно, но лучше, чем ожидаешь.

Недостатки багажника – большая погрузочная высота и отсутствие шторки.



«Паджеро IO» – автомобиль своеобразный: неплох вне дороги, но на асфальте середнячок. Однако он очаровывает не только внешностью и уютом, но и дружелюбным управлением. За это хочется простить ему недостатки, как часто мы прощаем их подросткам.

Автомобиль предоставлен компанией «АВТО-ЯПОНИЯ».



«Мицубиси- Паджеро IO» в трехдверном варианте впервые показан на Токийском салоне в 1998 году, а в следующем – в Европе под названием «Пинин». Пятидверная версия увидела свет в 2000 году. Ее начали выпускать практически одновременно в Японии и в Италии. Итальянский 3- и 5-дверный «Паджеро Пинин» (3P, 2001, № 5, 11) с 2001 по 2005 г. продавался в России с 2-литровым мотором мощностью 129 л.с., 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической коробками передач.

На вторичном рынке «Паджеро IO» – не новичок. У поклонников малых вседорожников он, несмотря на высокую цену, пользуется устойчивым спросом благодаря надежности, широкой унификации с европейским аналогом и отсутствием проблем с обслуживанием. Но кузовные детали придется заказывать и ждать не меньше месяца, да и цены кусаются.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ НОВЫХ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ (В МОСКВЕ)*, руб.

Ветровое стекло	11 450
Капот	16 500
Фара	9000
Крыло переднее	9000
Передний бампер	17 300

*Указанные цены у различных поставщиков могут значительно отличаться.

На правах рекламы

Есть сомнения?

Добавь Астрохим!

РЕКОМЕНДУЕМ!

журнал Потребитель

1 место журнал «Потребитель-Автодело» №19 2005

ASTROhim®

www.astrohim.ru

(495)702-94-96, 702-94-93

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
КОМПАКТ-КЛАСС													
«Ауди-А3»	м.д.	м.д.	м.д.	480	450	420	330	320	295	270	—	—	—
BA3-2104	115	105	100	95	87	80	68	65	63	59	55	52	40
	95	80	75	70	60	50	48	45	40	35	30	25	20
BA3-2105	115	92	84	80	78	74	62	60	52	50	46	46	45
	90	70	58	53	50	48	40	39	35	32	30	28	22
BA3-2106	113	96	85	82	80	76	70	65	59	57	54	46	42
	95	77	73	62	58	54	46	43	38	35	32	27	25
BA3-2107	128	110	100	92	85	80	75	72	65	62	60	58	45
	96	90	85	68	62	55	50	48	42	35	32	30	24
BA3-2108, 2114	200	170	155	130	122	108	106	92	78	76	75	73	65
	165	130	128	116	103	92	70	68	62	56	54	46	44
BA3-2109	185	165	154	140	130	116	105	103	95	81	79	73	70
	155	135	122	113	97	84	81	68	65	62	51	48	46
BA3-21099	м.д.	180	162	148	132	122	111	109	100	89	81	78	75
		145	135	120	116	100	92	81	76	70	62	59	53
BA3-2110	240	200	190	170	151	146	127	116	102	м.д.	м.д.	—	—
	186	170	145	138	128	110	103	92	86	—	—	—	—
BA3-2111	230	200	180	170	143	135	125	м.д.	м.д.	—	—	—	—
	180	170	140	132	126	115	105	—	—	—	—	—	—
BA3-2112	256	210	184	170	163	151	м.д.	—	—	—	—	—	—
	185	170	155	140	124	112	—	—	—	—	—	—	—
BA3-2115	205	185	170	159	151	135	110	м.д.	м.д.	—	—	—	—
	170	160	148	130	118	105	90	—	—	—	—	—	—
«Вольво-S40»	710	670	460	440	420	405	350	290	275	250	м.д.	—	—
	550	400	360	355	325	275	270	240	220	200	—	—	—
«Дэу-Нексия»	232	220	205	180	170	160	155	148	130	125	95	—	—
	188	167	148	140	130	120	110	100	92	85	80	—	—
«Дэу-Эсперо»	—	—	—	—	—	—	160	150	140	130	120	м.д.	м.д.
							120	110	100	90	80	—	—
ИЖ-2126	100	95	90	85	70	65	60	50	35	30	м.д.	м.д.	м.д.
	62	58	56	52	48	42	38	30	25	22	—	—	—
«КИА-Рио»	310	300	270	250	235	230	м.д.	—	—	—	—	—	—
	250	235	220	220	215	210	—	—	—	—	—	—	—
«Мазда-323»	—	м.д.	380	350	330	320	270	260	210	200	185	150	130
			320	310	275	230	210	205	170	150	130	110	90
«Мицубиси-Каризма»	—	м.д.	330	320	310	300	280	240	210	195	165	—	—
			288	270	250	220	215	205	185	170	145	—	—
«Мицубиси-Лансер»	455	430	400	320	305	262	240	200	190	180	170	150	130
	360	330	310	230	200	183	180	150	120	110	100	80	70
«Ниссан-Алмера»	420	400	370	350	345	284	272	240	215	190	180	—	—
	360	315	300	295	275	258	215	200	155	145	135	—	—
«Опель-Астра»	575	460	360	320	300	290	285	267	198	192	178	170	146
	445	310	290	260	240	235	230	215	175	156	121	113	105
«Рено-Меган»	470	430	410	310	305	300	270	230	200	160	—	—	—
	400	285	260	245	235	230	190	170	135	120	—	—	—
«Рено-Символ»	315	290	240	230	210	200	м.д.	—	—	—	—	—	—
	230	210	190	185	155	150	—	—	—	—	—	—	—
«Ситроен-Ксара/Пикассо»	м.д.	450	390	345	310	м.д.	м.д.	190	м.д.	—	—	—	—
		300	255	250	230	—	—	140	—	—	—	—	—
«Тойота-Королла»	550	485	450	425	355	305	266	260	242	180	160	145	135
	440	400	360	330	245	205	155	150	148	145	130	100	95
«Фольксваген-Бора»	520	500	480	425	418	394	383	378	—	—	—	—	—
	460	440	410	370	345	330	290	280	—	—	—	—	—
«Фольксваген-Гольф»	644	545	500	418	387	380	369	337	297	227	224	188	183
	495	450	375	330	320	295	270	265	175	155	145	130	115
«Форд-Фокус»	453	390	365	345	330	310	290	м.д.	—	—	—	—	—
	330	315	270	255	245	235	200	—	—	—	—	—	—
«Форд-Фьюжн»	400	375	365	м.д.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	350	345	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
«Хендай-Акцент»	290	320	280	260	240	225	200	190	160	145	120	м.д.	—
	250	230	220	210	200	190	170	135	120	115	80	—	—
«Хонда-Сивик»	556	520	450	420	365	310	290	260	235	200	165	153	148
	470	420	360	310	250	215	205	175	170	163	125	120	105
«Шкода-Октавия»	550	520	420	410	390	345	325	295	270	—	—	—	—
	380	340	330	320	295	290	255	235	200	—	—	—	—
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	1010	850	750	650	600	545	425	365	320	290	280	м.д.	—
	790	610	550	450	370	320	260	245	230	225	220	—	—
BMW 3-й серии	1000	850	800	710	625	522	472	410	350	272	248	215	210
	760	570	530	500	445	395	348	315	270	220	215	195	185
«Вольво-850», S60	967	954	925	648	580	м.д.	—	—	355	280	245	240	185
	650	640	570	485	485	—	—	—	235	210	185	180	130
«КИА-Спектра»	320	315	310	285	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	265	265	260	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—
«Мазда-626»	—	—	—	375	360	340	290	285	280	250	215	190	170
				300	260	245	205	200	192	165	150	130	100
«Мерседес-С»	1200	1040	950	840	790	710	650	430	405	345	320	310	280
	1060	778	675	640	575	380	360	330	275	265	260	255	243

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	570	420	370	345	340	305	290	225	183	180	180
			350	315	310	270	200	194	185	135	120	115	110
«Ниссан-Примера»	630	560	540	500	460	370	318	264	248	210	186	178	160
	470	440	420	400	260	250	230	216	183	178	155	140	110
«Опель-Вектра»	650	600	560	525	375	355	335	285	253	240	180	160	150
	470	470	430	420	316	270	250	230	200	195	150	130	110
«Пежо-406»	м.д.	530	420	405	378	350	330	290	250	225	м.д.	—	—
		410	330	320	290	270	230	215	190	185	—	—	—
«Рено-Лагуна»	м.д.	563	470	430	400	320	295	250	245	240	190	180	м.д.
		410	400	375	280	235	230	210	170	150	120	105	—
«Субару-Импреза»	905	890	830	570	550	440	415	324	243	238	235	184	170
	600	515	490	432	425	320	225	215	200	175	170	137	135
«Тойота-Авенсис»	700	630	610	500	440	394	346	324	м.д.	—	—	—	—
	620	535	510	410	372	337	283	270	—	—	—	—	—
«Фольксваген-Пассат»	862	693	635	535	500	425	375	330	320	240	220	200	170
	600	520	476	440	350	335	320	270	250	210	180	140	120
«Хендай-Лантра, Элантра»	395	390	350	335	315	295	265	215	210	175	150	120	115
	338	300	290	285	255	250	220	160	155	125	100	90	85
«Хонда-Аккорд»	834	805	760	610	500	370	350	330	275	250	245	240	190
	660	630	560	490	400	278	252	234	230	150	135	130	110

МИНИ-ВЭНЫ И РАЗВОЗНЫЕ

ВИС-2345	170 85	130 85	110 75	80 45	65 42	65 40	60 40	м.д.	м.д.	—	—	—	—
ГАЗ-2217	275	250	200	170	140	130	115	м.д.	м.д.	—	—	—	—
	195	180	150	120	95	90	55						
ГАЗ-2705	225	210	200	125	120	100	95	90	85	70	м.д.	—	—
	150	150	100	80	80	50	45	45	45				
ГАЗ-2752	200	175	155	130	115	115	95	м.д.	—	—	—	—	—
	160	140	110	98	78	75	68						
ГАЗ-3221	265	190	180	130	120	115	115	м.д.	м.д.	м.д.	—	—	—
	225	140	125	60	55	50	50						
ГАЗ-3302	230	210	165	130	125	120	115	95	95	95	80	70	—
	180	170	115	105	90	70	65	65	55	55	40	40	
«Додж-Караван»	565	530	505	455	445	350	320	295	265	300	250	180	165
	445	420	380	350	320	240	240	225	170	240	138	135	130
ИЖ-2717	85	78	63	50	48	42	38	м.д.	—	—	—	—	—
	46	45	35	26	25	24	22						
«КИА-Карнавал»	650	500	405	400	400	м.д.	м.д.	—	—	—	—	—	—
	475	375	355	305	300								
«Крайслер-Вояджер»	м.д.	м.д.	450 390	445 360	430 330	335 245	330 240	310 230	м.д.	260 195	220 158	170 140	м.д.
«Мазда-МРV»	м.д.	650 560	620 480	560 450	440 365	415 350	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	—
«Мерседес-V» «Виано»	м.д.	1150 850	1050 550	700 450	620 400	560 390							
«Мерседес-Вито»	м.д.	1300 1020	770 550	660 460	630 420	520 365	450 340	405 335	350 285	350 248	—	—	—
«Мерседес-Спринтер»	1150 730	1100 660	1000 630	820 550	680 460	650 400	535 370	510 330	500 290	370 250	360 250	—	—
«Опель-Зафира»	550 495	500 410	480 400	460 370	430 360	370 330	350 300	—	—	—	—	—	—
«Пежо-Боксер»	м.д.	м.д.	м.д.	420 320	400 210	390 200	320 200	290 200	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	—
«Пежо-Партнер»	330 250	300 220	295 210	290 205	270 200	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	—	—	—
«Рено-Кангу»	м.д.	340 240	265 195	235 180	225 170								
«Рено-Сценик»	520 430	450 370	380 310	380 285	330 285	310 250	300 230	250 180	220 175	м.д.	—	—	—
«Рено-Мастер»	м.д.	615 420	550 390	520 350	440 320	420 320	м.д.	350 300	—				
«Ситроен-Берлинго»	м.д.	310 250	300 220	295 180	250 170	200 150		170 145	160 140	м.д.	м.д.	—	—
«Ситроен-Джампер»	м.д.	565 450	560 375	400 342	390 272	315 240	300 220	210 150	200 150				
«Тойота-ХайЭйс»	м.д.	м.д.	640 495	565 400	450 380	380 250	м.д.	350 260	350 200	325 175	255 170	185 145	180 140
«ФИАТ-Дукато»	м.д.	585 400	580 400	480 400	410 340	370 310		360 220	355 220	305 215	250 165	210 150	170 115
«Фольксваген-Каравелла»	м.д.	820	750	720	650	590	570	470	465	364	320	335	310
«Фольксваген-Кэдди»		м.д.	м.д.	280 240	250 200	240 180	м.д.	м.д.	175 120	137 100	м.д.	м.д.	—
«Фольксваген-Мультивэн»	1650 1050	1100 730	900 650	740 610	720 550	690 470			470 270	345 220			м.д.
«Фольксваген-ЛТ»	м.д.	м.д.	770 425	720 410	650 390	525 380	515 370	450 290	380 290	340 285	м.д.	м.д.	
«Форд-Транзит»	м.д.	700 570	700 460	615 390	500 350	450 270	330 250	280 170	270 160	260 150			250 140
«Хендай-Н1 Старэкс»	м.д.	м.д.	м.д.	400 330	400 310	365 260	м.д.	340 240	м.д.	—	—	—	—

Холодный расчет

Какая отрицательная температура станет для батареи критической? На этикетках и даже в стандартах об этом ни слова – понадобился эксперимент. Аккумуляторную «гонку с выбыванием» организовали Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

На морозе сжимается почти все. Даже ампер-часы.

Зима для батарей хороша только в одном отношении: саморазряда при низких температурах почти нет. В остальном же – все плохо. Удельное сопротивление электролита и сепараторов возрастает на холоде в несколько раз, а потому батарея теоретически не может выдать ток, который дала бы на солнышке. Мало того, принять нормальный зарядный ток она тоже не может, как бы ни пытался генератор. И чем холоднее на улице, тем хуже ей живется.

По правилам проверку электрических параметров батарей проводят при минус 18°C. Что будет дальше, не знает никто. ГОСТ 959-2002 хоть и требует работоспособности при минус

40°C, но говорит лишь о герметичности батарей, причем без электролита. Нас заинтересовало совсем другое – какая из батарей «помрет» последней при более низких температурах? И при каких именно? Никакими стандартами такая проверка не предусмотрена. Поэтому решили действовать так: взять десяток брендов, победивших в предыдущей экспертизе, и устроить забег чемпионов к «полюсу холода», постепенно снижая температуру с шагом в три градуса. Для большей объективности приобрели в московских магазинах по два экземпляра каждой марки.

РАЗМИНКА

Купленные аккумуляторы, как показывает весь наш опыт,

могли пролежать на полках совершенно разное время. Отправь мы их в морозильник немедленно, многие могли бы совершенно незаслуженно не выдержать пытки холодом. В конце концов, изготовитель не виноват, если его изделие попадает к потребителю, скажем так, в состоянии второй свежести. Поэтому сначала провели «разминку»: батареи несколько раз полностью разрядили и зарядили. Исходные свойства, как правило, при этом восстанавливаются.

О правильности такого подхода говорят результаты сравнения резервной емкости (измеряется в минутах разряда током 25 А) в состоянии поставки и после третьего цикла. К примеру, батареи

«Зид» из Коврова почему-то долго не находили покупателей: тем временем их емкость упала соответственно до 26 и 30 минут! Зато после третьего цикла эти аккумуляторы отблагодарили за заботу емкостью 105 и 109 минут, немного уступив лишь «Зверю»! Тот, в свою очередь, тоже попал к нам изголодавшимся: 36 и 43 минуты – маловато будет.

Затем все батареи прошли контрольное испытание заявленным током холодной прокрутки при минус 18°C. Этот отборочный тур нашего чемпионата выдержали все, причем в лидерах оказались оба «АкТеха». Может быть, именно они и выиграют сражение с Дедом Морозом?

10-е место
«Зид» 6СТ-55А3
Заявленный изготовитель –
ОАО «Завод им. Дегтярева»,
Россия



Ориентировочная цена –
1400 руб.

Самая дешевая батарея в нашем тесте, видимо, дольше всех ждала своего покупателя. После тренировки ожила и показала очень неплохую емкость. При минус 18°C не уступала белорусскому «Зубру», но сдалась при 30-градусном морозе.

9-е место
Varta C15w
Заявленный изготовитель –
не указан



Ориентировочная цена –
1500 руб.

Как ни крутили довольно недорогую батарею, обнаружить фирму-изготовителя и страну происхождения не смогли. Судя по штрих-коду – Германия. Минус 30°C для нее – предел, но еще рабочий.

8-е место
«Зверь» 6СТ-55А3У
Заявленный изготовитель –
ООО «Аккумуляторные
технологии», Россия



Ориентировочная цена –
1800 руб.

Судя по цене – зверь породистый. Но и на него долго не было покупателей. Зато после разминки показал самую большую емкость. Температурный предел тот же – минус 30°C.

7-е место
«АкТех» 6СТ-55А3
Заявленный изготовитель –
ООО «АкТех»,
Россия



Ориентировочная цена –
1500 руб.

Бюджетная батарея из Свирска. Но мороз держит чуть лучше «зверского» родича. При минус 33°C одна сдалась на четвертой секунде, другая не работала совсем. Но при минус 18°C была первой – как и в прошлом тесте!

Таблица 1. ПУСКОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БАТАРЕЙ ПО ГОСТУ ПРИ МИНУС 18°C

Место	Марка батареи	Первая ступень		Вторая ступень		Общее время разряда, с
		Ток разряда, А	Напряжение через 10 с, В	Ток разряда, А	Время разряда до 6 В, с	
	ГОСТ 959-2002	не норм.	не менее 7,5 В	не норм.	не норм.	не менее 90
1	Mutlu Evolution	480	7,7 (7,64)	288	122 (119)	139 (136)
2	«АКОМ-Гранд»	460	7,72 (7,7)	276	110 (109)	127 (126)
3	Medalist Premium Battery	500	7,62 (7,58)	300	120 (111)	137 (128)
4	«Исток»	430	7,79 (7,74)	258	121 (118)	138 (135)
5	Zubr	440	7,69 (7,68)	264	129 (123)	146 (140)
6	FireBall	430	7,7 (7,66)	258	130 (122)	147 (139)
7	«АкТех»	425	7,9 (7,86)	255	129 (123)	146 (140)
8	«Зверь»	467	7,56 (7,52)	280	118 (117)	135 (134)
9	Varta	420	7,61 (7,52)	252	103 (98)	120 (115)
10	«Зид»	450	7,69 (7,51)	270	108 (107)	125 (124)

ЧТО-ТО СТАЛО ХОЛОДАТЬ...

Теперь температуру в камере начали понижать с шагом в 3°C (разумеется, перед каждой новой попыткой исходный за-

ряд восстанавливали). Все аккумуляторы решили поставить в равные условия, нагрузив не заявленным, а единым для всех током – 420 А. Напряжение отсечки тоже снизили с 7,5 до 6 В.

6-е место

FireBall 55 6СТ-55А3

Заявленный изготовитель –
ООО «Источники тока Курский»,
Россия



Ориентировочная цена –
1600 руб.

Если оценивать работоспособность при минус 33°C в секундах, эта батарея продержалась на одну дольше. С другой стороны, до требуемых 10 с ей далеко, к тому же вторая батарея вообще отказалась работать в этих условиях!

5-е место

Zubr 6СТ-55А3

Заявленный изготовитель –
ООО «Полесские аккумуляторы»,
Белоруссия



Ориентировочная цена –
1700 руб.

Семь секунд вращения стартера при минус 33°C – это уже лучше. Но для победы недостаточно. Резервная емкость у этой батареи самая низкая. И при минус 18°C – середнячок, не более того.

На правах рекламы

поддерживают комфортный температурный климат

поглощают до 50% потока инфракрасного и ультрафиолетового излучения

в зимнее время меньше подвержены замерзанию и запотеванию

предохраняют салон от выгорания

компенсируют отсутствие кондиционера

TINTED OVERTINTED

Атермальное стекло-функциональный тюнинг Вашего автомобиля

Атермальные стекла Борского стекольного завода TINTED и OVERTINTED изготовлены по японской технологии окрашивания стекла в массе.

Борский стекольный завод, являясь дочерним подразделением японской корпорации ASAHI, единственное предприятие на территории постсоветского пространства, обладающее технологией изготовления стекла TINTED.

В процессе производства в стекло добавляются специальные реагенты, которые придают стеклу зелёный оттенок и обеспечивают его функциональную нагрузку, делая стекло тюнинговой запчастью для Вашего автомобиля.

Автостекла TINTED и OVERTINTED используются всеми международными автоконцернами при производстве импортных автомобилей - Ваш автомобиль будет оснащен автостеклом нового поколения.

Если Вы думаете о тюнинге Вашего автомобиля, выбирайте функциональный тюнинг, который сделает Ваш автомобиль не только красивым, но и обеспечит его дополнительными функциями.

БОР

AGC

Архангельск +7-921-720-52-90, Барнаул 60-13-77, Великий Новгород 62-77-95, 15-67-05, Волгоград 33-75-18, Воронеж 22-17-93, Донецк 345-31-80, Екатеринбург 217-99-00, 219-06-57, Запорожье +38 (0612) 71-69-62, Иваново 56-08-63, Ижевск 55-55-83, Казань 515-03-03, Калуга +7-910-516-37-26, Киев 430-33-01, 576-54-88, Киров 560-500, Краснодар 267-9008, Красноярск 34-05-22, Курган 53-23-79, 53-34-36, Курск 51-18-94, Липецк 34-89-26, Магнитогорск 900-54-26, Минск 233-96-31, Москва 937-88-77, Мурманск 43-51-37, Нижний Новгород 431-31-71, Набережные Челны 55-06-56, Нальчик +7-928-082-92-84, Новосибирск 227-79-66, Омск 42-86-12, Пермь 244-39-26, Петрозаводск 77-11-44, Псков (8112) 66-99-80, Пятигорск +7 (962) 403-21-82, Ростов-на-Дону 226-26-70, 220-91-42, Самара 931-42-71, Санкт-Петербург 346-68-90, Саратов 76-10-37, Смоленск 61-51-56, Ставрополь +7-903-440-67-20, Сургут 34-46-46, 28-40-40, Тбилиси +995 (99) 51-81-91, Тверь 41-73-77, Томск 677-997, Тула 35-92-58, Тюмень 481-845, 500-222, Ульяновск 65-84-65, Уральск (31122) 3-04-78, Уфа 273-91-56, Челябинск 262-15-16, 262-67-72, Шымкент (3252) 31-45-32, Ярославль 79-44-44, 99-30-30

4-е место
«Исток»Заявленный изготовитель –
ООО «Источник тока Курский»,
РоссияОриентировочная цена –
1500 руб.

Эта батарея первой выдержала испытание морозом в минус 33°C и даже пыталась «крутить стартер» при минус 36°C. Увы, лишь одну секунду. А с полоборота при такой температуре точно никто не заводится.

3-е место
Medalist Premium BatteryЗаявленный изготовитель –
Delphy Energy,
СШАОриентировочная цена –
1900 руб.

Самая дорогая батарея теста с самым большим током холодной прокрутки. Один из «медалистов» отработал при минус 33°C и выдержал минус 36°C вдвое дольше – 2 секунды. По остальным параметрам тоже находится в первой тройке участников.

2-е место
«АКОМ-Гранд»Заявленный изготовитель –
ЗАО «АКОМ»,
РоссияОриентировочная цена –
1600 руб.

Одна из батарей была лучше «Медалиста», другая – хуже. Качество нестабильно от экземпляра к экземпляру. При минус 30°C обе работают надежно. Выйти на второе место при своей цене – отличный результат!

1-е место
Mutlu EvolutionЗаявленный изготовитель –
Mutlu Starter Batteries,
ТурцияОриентировочная цена –
1800 руб.

Турецкая «Красная Эволюция» имеет второй по величине заявленный ток холодной прокрутки – 480 А. Это и сказалось на итогах теста. Требовавшиеся от нее 420 А она легко выдала при минус 33°C и даже при минус 36°C имела шанс завести мотор – 8 секунд, это довольно долго!

Это тот порог, когда в автомобиле еще должна работать оставшая электрика и электроника.

Итак, на шкале термометра минус 21°C. Россиян таким морозом не испугать, батареи тоже выстояли. В лидерах – по-прежнему «АкТех»: после 10 с напряжение на клеммах – 7,85 и 7,88 В. На пятки наступают турецкие Mutlu, наши «АКОМ-Гранд» и «Исток». Мороз крепчает: на дворе минус 24°C. Батареи уже не способны сохранить гостовские 7,5 В на деся-

той секунде разряда. Но наши требования выдерживают пока все. Идем на минус 27°.

Первая семерка на табло цифрового вольтметра начинает меняться на шестерку. Но не у всех: вперед вырываются Mutlu (7,12 и 7,08 В), «АКОМ-Гранд» (7,11 и 7,04 В) и американский Medalist (7,09 и 7,03 В)... Столбик термометра переходит отметку в минус 30°C. Это – знаковая величина: 7 В не выдает больше никто. Более того, некоторые сдались. Это – один из «огненных мячиков» FireBall, отключившийся на восьмой секунде, и ковровский «Зид» – сломался уже через 5 с. Причем, если второй FireBall еще намерен побороться, то «Зид» явно умирает. Дальнейшего похолодания он точно не выдержит.

Компрессор морозильной камеры продолжает работу. На шкале минус 33°C. И вот он – момент истины! Их осталось совсем мало – стойких свинцовых солдатиков. Пытку выдержал один из «медалистов», один из «истоков» и один из «грандов». До порога в 6,0 В им остались буквально милливольты. А чем-

Таблица 3. РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЯ БАТАРЕЙ ПРИ ПОНИЖАЮЩЕЙСЯ ТЕМПЕРАТУРЕ

Место	Марка батареи	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В, или время до падения его ниже 6,00 В					
		-21°C	-24°C	-27°C	-30°C	-33°C	-36°C
1	Mutlu Evolution	7,81 (7,78)*	7,47 (7,44)	7,12 (7,08)	6,88 (6,79)	6,36 (6,34)	8 с (7с)
2	«АКОМ-Гранд»	7,78 (7,73)	7,4 (7,34)	7,11 (7,04)	6,89 (6,57)	6,11 (1 с)	3 с (-)
3	Medalist Premium Battery	7,68 (7,66)	7,46 (7,42)	7,09 (7,03)	6,8 (6,74)	6,02 (8 с)	2 с (-)
4	«Исток»	7,77 (7,75)	7,31 (7,27)	6,94 (6,89)	6,86 (6,77)	6,01 (5 с)	1 с (-)
5	Zubr	7,69 (7,67)	7,41 (7,35)	6,83 (6,79)	6,62 (6,52)	7 с (5 с)	
6	FireBall	7,69 (7,67)	7,38 (7,36)	6,83 (6,75)	6,57 (8 с)	5 с (-)	
7	«АкТех»	7,88 (7,85)	7,48 (7,46)	6,99 (6,95)	6,61 (6,54)	4 с (-)	
8	«Зверь»	7,61 (7,6)	7,32 (7,29)	6,84 (6,75)	6,54 (6,44)	2 с (2 с)	
9	Varta	7,6 (7,49)	7,46 (7,24)	6,94 (6,9)	6,44 (6,38)	2 с (1 с)	
10	«Зид»	7,71 (7,62)	7,24 (7,19)	6,49 (6,21)	6,14 (5 с)	1 с (-)	

* В скобках – параметры худшей из двух батарей.

пионами становятся... вроде бы теплолюбивые турецкие Mutlu! На десятой секунде на их клеммах все еще 6,36 и 6,34 В – по идее, исправный мотор должен завестись.

Чтобы исключить всякие сомнения, мы спустились еще

на одну температурную ступеньку – минус 36°C. Теперь Mutlu отказали через 7 и 8 с, лучшие же из экземпляров Medalist, «АКОМ-Гранда» и «Истока» могли бы, теоретически, крутить стартер от 1 до 3 с. Но это уже несерьезно... □

Таблица 2. РЕЗЕРВНАЯ ЕМКОСТЬ БАТАРЕЙ

Марка батареи	Время разряда батарей током 25А до напряжения 10,5 В, мин	
	в состоянии поставки	в третьем цикле
Mutlu Evolution	82 (79)	103 (101)
«АКОМ-Гранд»	79 (73)	103 (93)
Medalist Premium Battery	74 (51)	108 (106)
«Исток»	52 (46)	99 (95)
Zubr	58 (45)	86 (81)
FireBall	61 (44)	100 (92)
«АкТех»	52 (52)	104 (98)
«Зверь»	43 (36)	118 (113)
Varta	55 (43)	86 (82)
«Зид»	30 (26)	109 (105)



Работа на износ

Обычно в тестах ЗР участвуют только новые шины, едва прошедшие обкатку. Однако их сцепные свойства изменяются по мере пробега. Результаты длительного исследования представляет Сергей Мишин.

Вопрос стабильности сцепных свойств весьма актуален. С новым изделием все понятно: есть результаты теста, оценки, замеры. А как поведет себя шина в следующем сезоне? Одно дело свежий протектор и новенькие зубастые шипы и совсем другое – спустя год и тысячи километров пробега.

Мы долго присматривались к методикам подобных испытаний. Самая сложная и дорогая их часть – организация «конвоя». Именно так называют шинники ресурсные испытания. Одинаковые автомобили с разными шинами должны ходить в одних и тех же дорожных условиях, с одинаковыми темпами разгона и торможения, прохождения поворотов и т.п., иначе результаты окажутся некорректными.

И вот прошлой осенью наша карусель завертелась.

В размерности 175/65R14 решили отследить жизненный путь новинки прошлого года Nokian Hakkapeliitta 5, предполагая, что в запланированном тесте сезонная шина выйдет на первое место. С прогнозом мы немного промахнулись (см. ЗР, 2007, № 9), но проведенная работа оказалась очень интересной и полезной.

В соперники выбрали Michelin X-Ice North – очень хорошую зимнюю шину, входившую по результатам предыдущих тестов в тройку лидеров. К тому же «Мишлен» делает акцент на стабильности характеристик своих шин – вот мы ее и проверим.

Производители ничего не знали об этих испытаниях – мы просто взяли для

зимних тестов по два комплекта шин, так что подопытными и контрольными стали шины из одних и тех же партий.

«Мишлен» сделан в Италии, «Нокиан» – в России, но обе фирмы заявляют, что качество шин не зависит от места изготовления.

СОСТОЯНИЕ ШИН ПОСЛЕ ИСПЫТАНИЙ

Марка шин	Комплекты	Выступление шипов, мм	Разброс выступления шипов, мм	Количество выпавших шипов из комплекта шин (4 шт.)
Michelin X-Ice	M1	1,4–1,9	0,5	0
North	M2	1,3–2,1	0,8	0
Nokian	N1	1,1–1,8	0,7	0
HKPL 5	N2	1,0–2,0	1,0	5 = (3+1+1+0)

ЕЗДА НА РАВНЫХ

В автопарке солидного учреждения мы нашли две одинаковые новенькие «Калины», которые крутились по одному и тому же городскому маршруту. Водители аккуратные, добросовестные, не злоупотребляют скоростью и эффектными разгонами – для нашего теста лучшего не сыскать.

Шины, разумеется, смонтировали на одинаковых дисках. Назовем эти комплекты M2 (Michelin) и N2 (Nokian).

Первые 500 км, как водится, обкатывали шины, далее ездили в обычном режиме. Для чистоты эксперимента каждые две недели перекидывали колеса с передней на заднюю ось, раз в месяц меняли их между машинами и молились, чтобы никто случайно не пробил колесо на выбоине или не поймал арматуру – тогда вся работа насмарку.

И вот результат. За зиму «Калины» прошли по 5 тыс. км (точнее, 4970 км – N2 и 5300 км – M2) – достаточно, чтобы оценить изменения в шинах.

К этому времени завершились наши основные тесты, в которых контрольные комплекты M1 и N1 пробежали по 600 км (500 обкатки и 100 пройдено в тестах).

ТРУДОВЫЕ ПОТЕРИ

Перед проведением итоговых замеров тщательно осматриваем оба «ресурсных» комплекта.

У «Мишлена» все шипы на месте – хороший показатель для городского асфальта. Выступление шипов – 1,3–2,1 мм, нерав-



Даже спустя 5 тыс. км «индикатор окончания обкатки» у «Нокиан» хорошо заметен.



Michelin X-Ice North.

номерность – 0,8 мм – больше, чем хотелось бы. Укатали их наши дороги.

«Нокиан», несмотря на чуть меньший пробег, потеряла 5 шипов из комплекта. Три – на одной, по одному – на двух и одна шина осталась «при своих». Шипы торчат на 1,0–2,0 мм, разброс здесь целый миллиметр – многовато!

Кроме того, у «Нокиан» почти на всех шашках вокруг шипов сохранились выступающие ребрышки. А ведь они, по заявлению производителя, – индикаторы обкатки и должны стереться к ее окончанию. Но сколько же обкатывать, если и 5 тыс. км не срок? Кстати, специалисты «Нокиан», осматривавшие шины, так и не смогли это прокомментировать. Зато злые языки поговаривают, что эти ребрышки не что иное, как способ перехитрить конкурентов. Дело в том, что выступание шипов измеряют от высшей точки протектора, поэтому шип «Нокиан», формально торчащий по норме, на деле оказывается длиннее. Как раз на высоту ребрышек.

Замеры решаем проводить только на льду, поскольку протекторы у обоих комплектов практически не изношены – видно, городские режимы движения оказались весьма щадящими, а водители – уж очень аккуратными. Изменились лишь шипы – величина их выступления и ее разброс, да чуть притупились рабочие кромки.

Тестовый автомобиль – ВАЗ-2112, тот же, что и в основных испытаниях.



Nokian Hakkapeliitta 5.

ДУБЛЬ-ТЕСТ

Температура воздуха при испытаниях – минус 2–4 градуса. В этих условиях «Нокиан» оказывается чуть лучше «Мишлена» в разгоне и на ледяном круге при движении внатяг. А ведь в основных тестах при температуре минус 10–12 градусов «Мишлен» во всех упражнениях был лучшим.

Зато в тормозах «Нокиан», как и раньше, серьезно проигрывает.

Но наша задача сейчас не сравнивать производителей, а определить изменения в свойствах шин после пятитысячного зимнего пробега по отношению к новым.

Мнение экспертов:

M2: ничем не отличается от M1, пробег никак не повлиял на отличные боевые качества шины.

N2: ухудшилась динамика разгона при буксовании: чуть перебрал с газом – и ускорение падает. На круге стало явно хуже: машина постоянно пытается сорваться в занос, сложнее поймать предельную скорость.

Оба комплекта «Мишлен» во всех упражнениях почти не различаются. Иными словами, отклонения результатов лежат в пределах погрешности измерений: X-Ice North через 5 тыс. км пробега (даже с хвостиком!) сохранил свои сцепные свойства на льду практически первозданными. Поздравляем!

HKPL 5 за те же 5 тыс. км теряет цепкость. В разгоне потери более 14% (это очень много!), на «тормозах» и ледяном круге внатяг – более 4%, в буксовании на ледяном круге – 2,5%. По нашему мнению, значительная часть вины за эти «потери» лежит на далеко не идеальной ошиповке.

P.S. Специалисты компании Nokian заверили, что в 2007 году шины Nokian HKPL 5 модернизированы. При покупке обратите внимание на год выпуска.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Марка шины	Комплекты	Торможение на льду, 50–0 км/ч, м	Разгон на льду, 0–30 км/ч, с	Прохождение ледяного круга внатяг, с	Прохождение ледяного круга с буксованием, с
Michelin X-Ice North	M1	47,10	9,30	20,00	19,65
	M2	46,60	9,35	20,05	19,60
	Разница	лучше на 1,06%	хуже на 0,53%	хуже на 0,25%	лучше на 0,25%
Nokian HKPL 5	N1	57,50	9,00	19,70	20,00
	N2	60,00	10,30	20,60	20,50
	Разница	хуже на 4,3%	хуже на 14,4%	хуже на 4,6%	хуже на 2,5%

До нужного градуса

Свойства и целесообразность присутствия на прилавке концентрированных антифризов оценивал Алексей Воробьев-Обухов.

Из эксплуатационных жидкостей лишь антифризы да стеклоомыватели продаются в виде концентратов, которые надо подготовить к употреблению, разбавив водой в нужной пропорции. Притом воду брать не из крана, а дистиллированную, деионизированную; на худой конец, кипяченую. Получается, вместо того чтобы сразу приобрести и залить в охлаждающую систему 10 л «Тосола», нам предлагают купить пять литровых банок концентрата да еще столько же дистиллиро-

ванной воды, смешать все это и лишь потом открутить заливную горловину. Не слишком ли хлопотно? И главное, ради чего? Попробуем разобраться!

ЛИКБЕЗ ДЛЯ ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫХ

Антифриз, как правило, состоит из этиленгликоля и воды. Этих двух составляющих вполне дос-

таточно для получения незамерзающей охлаждающей жидкости, какой она и была лет 60 тому назад. Но этиленгликоль мало того, что ядовит, он еще и весьма агрессивен по отношению к металлам. Чтобы сделать раствор гуманным к мотору, в него добавляют пакет специ-

СВОЙСТВА АНТИФРИЗОВ

Место	Наименование продукта	Температура начала кристаллизации раствора 1:1, °C	Плотность, г/см³	Коррозионное воздействие на металлы, г/м²·сутки						Водородный показатель pH	Щелочность, см³
	Требования ГОСТ 28084-89	не выше -35	1,100–1,150	медь М1	припой ПОС-35	латунь Л63	сталь 20	чугун СЧ20	алюминий АЛ9		
–	Sintec Euro -40°C	-45	1,084	0,01	0,04	0,01	0,01	0,01	0,00	7,5	14
1	Mobil Antifreeze Extra	-38	1,120	0,01	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	8,1	15
2	Mobil Antifreeze Advanced	-38	1,123	0,02	0,03	0,01	0,01	0,01	0,00	8,4	10
3	Антифриз («Тосол») формула «Экстра»	-37	1,121	0,02	0,03	0,02	0,01	0,01	0,00	11,0	13
4	Ravenol Alu-Kühler-Frostschutz	-37	1,127	0,01	0,06	0,01	0,00	0,01	0,01	7,8	27
5	Texaco Havoline Extended Life	-39	1,113	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,00	8,5	6*
6	Prisma Type D G12	-35	1,109	0,01	0,08	0,02	0,01	0,02	0,00	8,2	5*
7	Motul Inugel Expert Ultra	-38	1,125	0,02	0,08	0,02	0,01	0,01	0,00	8,5	17
8	Jäähdytinneste	-37	1,111	0,01	0,13	0,01	0,01	0,00	0,01	8,5	3*
–	Антифриз («Тосол») формула «Евростандарт»	-39	1,116	0,05	0,03	0,14	0,01	0,02	0,00	7,9	14
–	Mannol Hightec Antifreeze	-38	1,124	0,02	0,40	0,02	0,05	0,09	0,01	7,8	21
–	Bizol Kühlerfrostschutz	-38	1,120	0,02	0,13	0,02	0,68	0,35	0,17	7,5	18

*Для данных продуктов этот показатель не нормирован заявленными ТУ и стандартами.

НЕ СООТВЕТСТВУЮТ СТАНДАРТАМ

Антифриз («Тосол») формула «Евростандарт»
Заявленный изготовитель –
Hi-Gear Products Inc., Бельгия



Ориентировочная цена за 1 л – 170 руб.

Полученный раствор не прочь полакомиться латунью, причем с аппетитом в полтора раза больше допустимого. Следовательно, нужно быть особенно осторожным, если радиатор латунный (такие еще встречаются). Ну и термостат будет потихоньку разъедать. Возможно, этот состав бережет резиновые уплотнения и шланги?

Mannol Hightec Antifreeze AG13
Заявленный изготовитель –
SCT GmbH,
Германия



Ориентировочная цена за 1 л – 260 руб.

Хотя приведена масса допусков ведущих автопроизводителей, обещание антикоррозионной защиты не соответствует действительности, по крайней мере для чугуна (тут все на пределе) и особенно для припоя – двукратное превышение! Правда, разрешается разбавлять кипяченой водой. Но зачем?

Bizol Kühlerfrostschutz
Заявленный изготовитель –
BITA Trading GmbH,
Германия



Ориентировочная цена за 1 л – 165 руб.

Буквы GmbH соответствуют нашим ООО. Ответственность и впрямь очень ограниченная. Иначе как понимать семикратное превышение агрессивности к стали, почти четырехкратное к чугуну и почти двукратное к алюминию?! Как раз из этих металлов сделаны блоки и головки цилиндров! Ссылка на норматив «Фольксвагена» ничего не меняет.

ВНЕ КОНКУРСА

Sintec Euro -40°C
Заявленный изготовитель –
ООО «Обнинскоргсинтез»,
Россия



Ориентировочная цена за 1 л – 90 руб.

Испытания подтвердили правильность выбора отправной точки. Если бы он был концентратом, то уверенно занял второе место, лишь самую малость уступив лидеру, будучи при этом в разы дешевле. Реальная температура замерзания на 5 градусов ниже заявленных 40°C!

8-е место Jäähdytinneste

Заявленный изготовитель –
Neste Markkinointi Oy Espoo,
Финляндия



Ориентировочная цена за 1 л –
170 руб.

Этот концентрат применять даже выгоднее, чем готовый отечественный антифриз. Но надо ли? Место в аутсайдерах теста определила повышенная агрессивность к припою. Кроме того, очень низкое значение щелочности говорит о достаточно быстрой выработке присадок – антифриз придется чаще менять.

- 🔴 Низкая цена.
- 🔵 Очень малая щелочность, вероятно, будет недолговечен.

7-е место Motul Inugel Expert Ultra

Заявленный изготовитель –
Motul, Франция



Ориентировочная цена за 1 л –
290 руб.

В отличие от предыдущего образца, здесь со щелочностью все в порядке даже по нашему строгому ГОСТу. Да и к припою состав более инертен. На обещанную температуру кипения 136°C не ориентируйтесь: незаметная звездочка намекает, что это – лишь при давлении 1,5 атм. На самом деле параметры вполне обычные, чего не скажешь о цене.

- 🔴 Указана масса стандартов и допусков, все даже не уместилось на этикетке.
- 🔵 Очень высокая цена.

6-е место Prisma Type D G12

Заявленный изготовитель –
Prisma (JDM),
Бельгия



Ориентировочная цена за 1 л –
160 руб.

Ну что ж, надпись Quality Product вполне к месту. Да еще за такую цену! Из недостатков – низкое значение щелочности и отсутствие каких-либо ссылок на стандарты. Индекс G12 говорит о недопустимости смешивания с более распространенными антифризами класса G11. Впрочем, в продаже есть версия Type C G11 – она еще дешевле!

- 🔴 Низкая цена, полная индифферентность к алюминию.
- 🔵 Низкая щелочность – признак недолговечности свойств.

5-е место Texaco Havoline Extended Life

Заявленный изготовитель –
Texaco, Бельгия



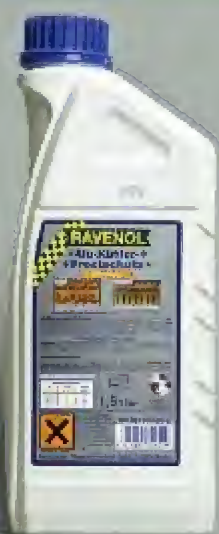
Ориентировочная цена за 1 л –
250 руб.

Весьма сбалансированный продукт, хотя и с не самой низкой агрессивностью по отношению к припою. А вот обещанный срок службы 5 лет или 250 000 км пробега ставим под сомнение – щелочность всего 6 см³ против требуемых ГОСТом 10. Криминала в этом нет, но задуматься стоит.

- 🔴 Равнодушен ко всем металлам, кроме припою.
- 🔵 Маловата щелочность, высокая цена.

4-е место Ravenol Alu-Kühler-Frostschutz

Заявленный изготовитель –
Ravensberger Schmierstoffvertrieb
GmbH, Германия



Ориентировочная цена за 1 л –
190 руб.

В переводе название означает «защита алюминиевых радиаторов от мороза». И это – чистая правда. Не повредит состав и другим металлам. А самая высокая щелочность обещает долгую жизнь антифриза в системе охлаждения. Притом можно разбавлять кипяченой водой!

- 🔴 Весьма низкая цена, высокая щелочность.
- 🔵 Немного повышенная относительно лидеров агрессивность к припою.

3-е место Антифриз («Тосол») формула «Экстра»

Заявленный изготовитель –
Hi-Gear Products Inc.,
Канада



Ориентировочная цена за 1 л –
190 руб.

Видите, как бывает: фирма одна, а заводы разные, как и результаты – канадский концентрат занял 3-е место, а бельгийский, увы... Здесь все правда: и мощные ингибиторы коррозии, и соответствие американским стандартам. Лишь на самую малость уступил серебряному призёру по агрессивности к латуни (хотя она все равно влятеро ниже допустимого). Цена же весьма привлекательна.

- 🔴 Низкая цена, отличные свойства.
- 🔵 Показатель pH на верхнем пределе.

2-е место Mobil Antifreeze Advanced

Заявленный изготовитель –
Exxon Mobil Lubricants
&Specialties



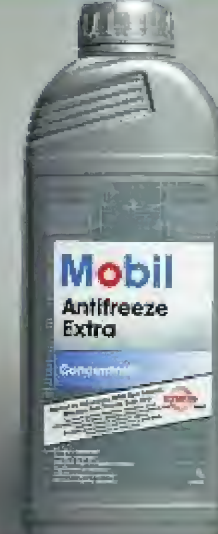
Ориентировочная цена за 1 л –
290 руб.

Прекрасные свойства, но очень дорог. Для разбавления производитель рекомендует деионизированную (!) воду. Впрочем, дистиллированная будет ничуть не хуже. А вот насчет защиты двигателя в течение 5 лет есть сомнения: щелочность то не самая высокая.

- 🔴 Абсолютное безразличие к алюминию, да и другие металлы пощадит.
- 🔵 Самая высокая цена в нашем тесте.

1-е место Mobil Antifreeze Extra

Заявленный изготовитель –
Exxon Mobil Lubricants
&Specialties



Ориентировочная цена за 1 л –
280 руб.

Как ни странно, тут обещания долговительства скромнее – 3 года, хотя параметры говорят об обратном – щелочность выше. В целом – очень сбалансированный продукт, обошел предыдущий на ничтожные миллиграммы по коррозии меди и стали. Есть специальные допуски от БМВ, «Опеля», СAABa – их не было у № 2.

- 🔴 Лидер по сумме показателей, равнодушен к стальным деталям.
- 🔵 Цена заставляет задуматься и посмотреть на готовые антифризы.



www.kyb.ru

KYB

Our Precision, Your Advantage

**МИРОВОЙ ЛИДЕР
В ПРОИЗВОДСТВЕ АМОРТИЗАТОРОВ**

Товар сертифицирован. Реклама

альных присадок, которые и составляют ноу-хау фирм-изготовителей.

Этиленгликоль и дистиллированная вода есть везде, поэтому производители антифризов закупают у именитых фирм именно присадки. Вот только честно ли их добавляют в раствор? Наши экспертизы показали: увы, не всегда. Иначе все жидкости были бы без оговорок пригодны к использованию. А вот концентрат – другое дело: все уже в бутылочке! Заметим, однако, что при этом ответственность за качество готового продукта перекладывается на потребителя: попробуй в случае чего доказать, что ты у себя на кухне все сделал правильно... Еще один довод в пользу готовых антифризов?

Получить антифриз с температурой замерзания -40°C , как следует из графика, можно в двух случаях: когда этиленгликоля в растворе содержится примерно 52 или 83%. Температура кипения последнего будет около 128°C , но такие растворы обычно не применяют из-за дороговизны. Обратите внимание: ошибка в концентрации всего на 5% смещает температуру замерзания почти на 10°C ! Так что отмерять надо очень точно.

Производители исследованных образцов рекомендовали

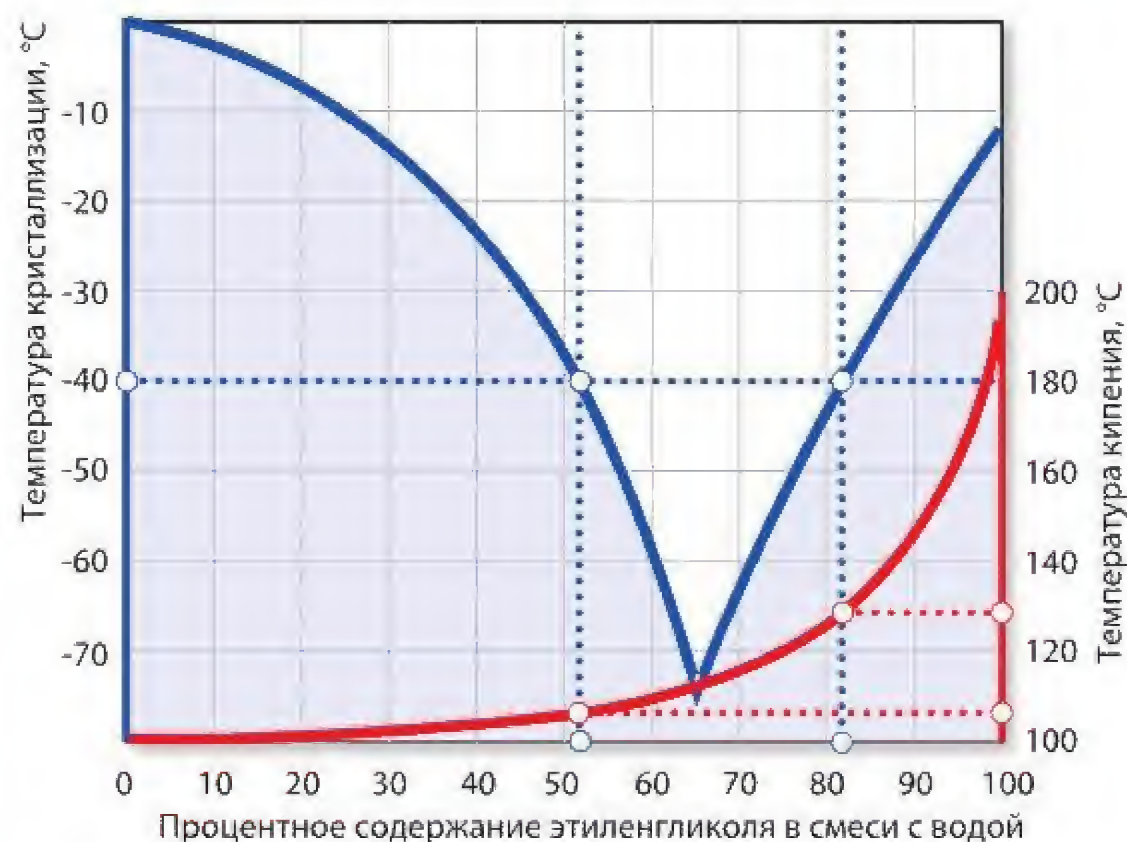
разные пропорции, обещая температуры кристаллизации (то есть замерзания) от минус 37 до минус 41°C . Мы не стали оценивать полученные растворы по этому параметру, поскольку при желании легко достичь любой нужной температуры. А вот агрессивность раствора к конструкционным материалам в данном случае, пожалуй, самое главное. Уж если связываться с концентратами, то ради сохранности дорогого двигателя.

В качестве точки отсчета (вне конкурса) мы решили взять готовый антифриз-победитель наших прежних экспертиз – Sintec Euro, на всякий случай перепроверив его свойства.

ОБ ОВЧИНКЕ И ВЫДЕЛКЕ

В итоге три образца оказались просто опасными для двигателя: антифриз из Бельгии обожает латунь, бюджетный Bizo с аппетитом «закусит» стальными, чугунными и алюминиевыми деталями, а дорогой Mannol – любитель припоя, которым соединяют части термостата и некоторых датчиков.

С остальными жидкостями все в порядке, но если бы мы включили в расстановку готовый Sintec, он уступил бы лишь лидеру теста, будучи в полтора раза дешевле и, бесспорно, удобнее в применении. □



Из графика видно: соблюдать пропорции нужно весьма тщательно; если хотите получить раствор с высокой температурой кипения – не жалейте концентрата.



Гражданский вариант

Автомобили, обутые в BFGoodrich, выиграли все 16 этапов чемпионата мира по ралли-2006. Гражданский вариант знаменитых покрышек опробовал Анатолий Сухов. Фото автора.



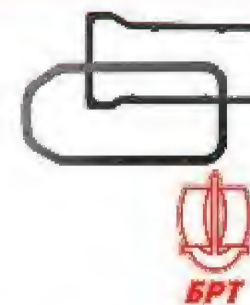
Шина BFGoodrich g-Force Stud неплохо самоочищается и хорошо уживается с задним приводом.

Презентацию «шиповок» приурочили к шведскому этапу чемпионата мира по ралли в Уддехольме. Окрестности городка составляют не только живописные леса, но и озера, которые зимой превращаются в идеальные полигоны. На одном из таких ледяных озер организаторы и разметили тестовую трассу. Приятно, что вопреки распространенной традиции носителями новых шин стали заднеприводные автомобили. Связки быстрых и медленных поворотов позволили вдоволь «поместить хвостом». За слишком лихую езду получаю от инструкторов замечание, но, по моему, глупо осторожничать на полигоне, где широкие зоны безопасности устланы пушистым снегом.

Впрочем, за все время упражнений моя БМВ ни разу не вылетела за пределы трассы – шины оказались действительно надежными, а управление машиной – весьма приятным, причем как с ESP, так и без нее. Особенно понравились троганье с места и разгон: и на льду, и на снегу управлять проскальзыванием очень удобно.

Выбирай лучшее!

- Уникальная технология изготовления
- Повышенный ресурс
- Официальный поставщик конвейера
АВТОВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ, МАЗ, УАЗ



Если двигатель называют сердцем автомобиля, то патрубки – его сосуды. И от их «здоровья» напрямую зависит исправность мотора. Но, к сожалению, в отличие от человеческого организма автомобиль лишен возможности регенерировать свои узлы и агрегаты, и поэтому, чтобы быть уверенным

в том, что «железный конь» вас не подведет следить за состоянием его сердца и сосудов следует хозяину.

От рождения, а вернее от конвейера на автомобиле, сходящие с конвейера самого главного автозавода ставятся патрубки, произведенные на ОАО «Балаковорезинотехника». В качестве этой продукции сомневаться не приходится, хотя бы потому, что даже сегодня при обилии малых и средних предприятий, готовых взяться за любой заказ, АвтоВАЗ продолжает сотрудничать со своими главными донорами резинотехнических изделий заводами Группы компаний «ТАДЕМ» – ОАО «Балаковорезинотехника» и ЗАО «Волжскрезинотехника». А на рынке или у магазинного прилавка частенько можно видеть, как бывалые водилы просят у продавца именно «балаковские» изделия. Потому что знают – скупой платит дважды. Если уж патрубков потек, долить тосола в систему охлаждения следует ровно столько, чтобы доехать до рынка или магазина, купить новый патрубок и поехать до сервиса. Ведь основной удар по вашему кошельку наносит не потеря эксплуатационных жидкостей, а критические режимы, в которых вынужден регулярно работать двигатель из-за нехватки масла или антифриза.

Поэтому лучше не ждать «капли» и менять патрубки системы отопления одновременно с заменой антифриза или тосола. В интервалы, прописанные производителем автомобиля.

Оказавшись у прилавка, постарайтесь уберечься от соблазна сэкономить. Конечно, на вид все патрубки практически одинаковые: и «балаковские», и те, что слепили в гараже из неизвестно чего. На этом сходство кончается. Вся продукция предприятий, входящих в Группу компаний «ТАДЕМ»: ОАО «Балаковорезинотехника» и ЗАО «Волжскрезинотехника» (БРТ, г. Волжский); ОАО «ЗиТ» (КАТЭК, г. Самара), выпускающего стартеры и генераторы, Московского завода автотракторной электроаппаратуры (МЗАТЭ-2), специализирующегося на производстве распределителей и катушек зажигания соответствует строгим европейским стандартам ИСО 9001.

Качество резинотехнических изделий, сырье и резиновые смеси, выпускаемые предприятиями Группы компаний «ТАДЕМ» ОАО «БРТ» и ЗАО «ВРТ», регулярно контролируются и модернизируются в испытательных центрах заводов. А благодаря современному оборудованию «Krupp», «Scholz», «REP», «Pirelli», «SAIAG», «Berstorff», типоразмеры выпускаемой продукции соблюдаются до десятых долей миллиметра.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА:

г. Москва
(495) 311-94-36
avtoform@mail.ru

г. Волжский (Волгоградская обл.)
(8443) 25-15-91
rabotek@viz.ru

г. Новосибирск (новый филиал)
(383) 335-82-94, 335-82-95
avtoform@ngs.ru

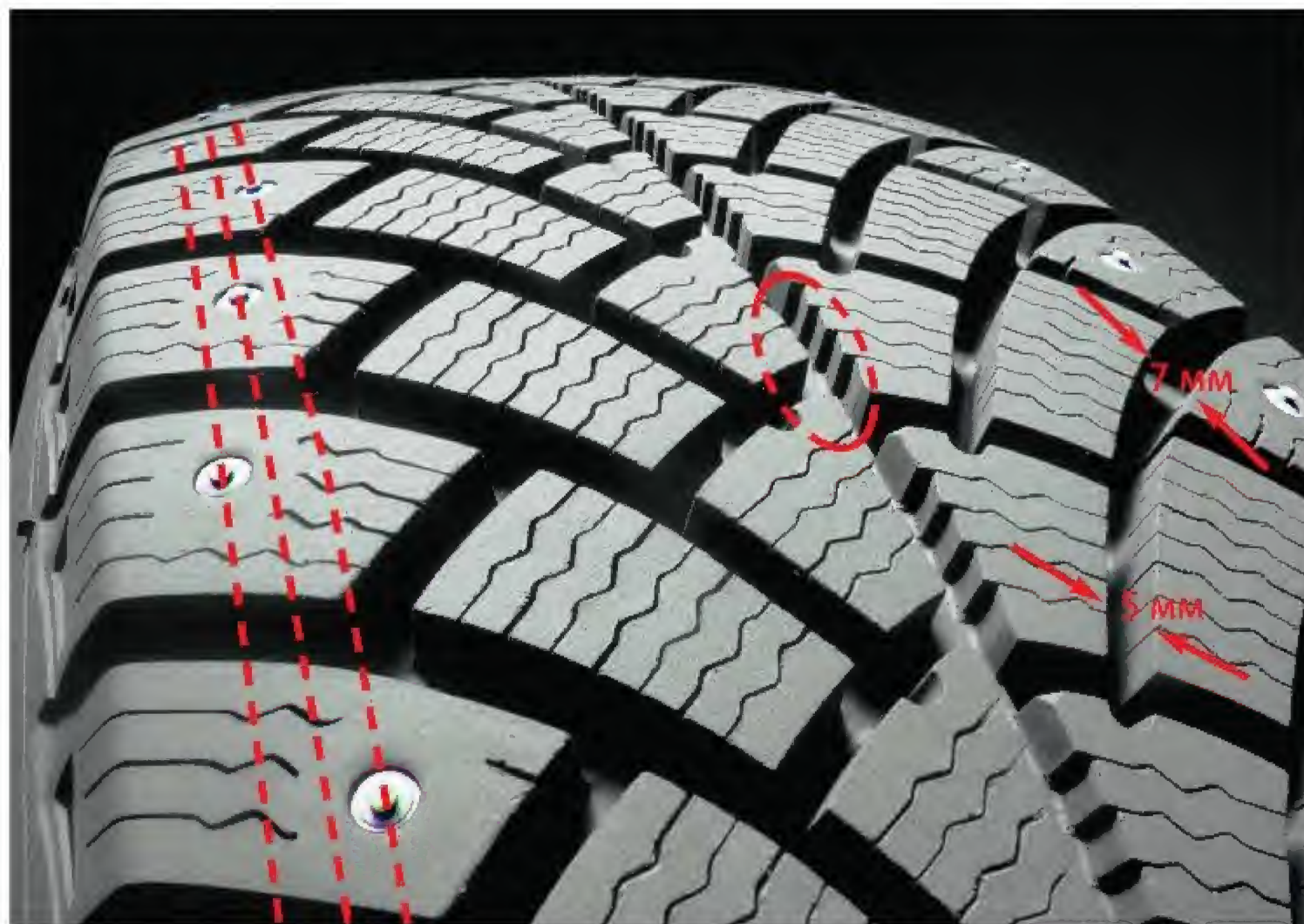
г. Самара
(846) 929-21-41, 926-18-09
tadem@samara.ru

г. Краснодар
(861-35) 228-19-03, 228-19-04
avtoform_kuban@mail.ru

г. Балаково (Саратовская обл.)
(8453) 49-62-51, 62-62-12
avtoform@brt.san.ru

Отдел розничных продаж
г. Москва
(495) 312-06-84, 311-52-14
tademauto-msk@mail.ru
www.tadem-auto.ru

www.tadem.ru



Двухфланцевые шипы располагаются в шесть-восемь рядов в зависимости от ширины протектора. Водоотводные канавки расширяются наружу (от 5 до 7 мм). Центральная канавка – с дополнительными грунтозацепами.

На поворотах нет резких срывов, скольжение достаточно плавное, и так же мягко восстанавливается сцепление с дорогой.

Конечно, гоночных «гвоздей», зубастых шашек и прочих раллийных признаков на этой шине не найти. Однако французские шинники (с 1990 года марка принадлежит группе «Мишлен») не только тщательно поработали над протектором и составом смеси, но и заказали «Турванасте» увеличенные шипы. Их сердцевина (твердосплавная вставка) чуть выше и шире обычной, что на 8% увеличивает контактирующую с дорогой поверхность. Кроме того, толстый стержень крепче держится в корпусе шипа, тот же в свою очередь тоже чуть толще во фланцах и более плотно садится в протектор. Фланцев – два, причем «пятка» – грибообразной формы; такой шип меньше разбалтывается и, соответственно, лучше цепляется за дорогу. По заявлению разработчиков шины, посадка этого шипа на 30% прочнее, чем обычного однофланцевого. Кстати, в Россию будут поставлять покрышки со стальными, более стойкими к химреагентам и абразивному износу шипами. В скандинавском варианте корпус шипа – более легкий, алюминиевый.

Канавки занимают 35% площади протектора и расширяются к наружной части шины, хорошо отводя снег и воду. А многочисленные зигзагообразные ламели улучшают сцепление на заснеженных и скользких дорогах. Зубцы присутствуют даже в центральной канавке – 430 острых кромок

для базового размера 205/55R16! Всего же линейка BFGoodrich g-Force Stud насчитывает восемь типоразмеров с посадочным диаметром от 13 до 16 дюймов и индексом скорости Q. В списке моделей – 70% продаваемых автомобилей в Скандинавии и России, от «Лады-Калины» до «Мерседеса» Е-класса. А цены (от 2000 рублей за «жигулевский» размер 175/70R13) обещают неплохой спрос на рынке. □



Мастер-класс зимнего вождения давал чемпион мира по ралли среди юниоров швед Патрик Санделл. А боевым тренажером стал видавший виды «Вольво-240», обутый в раллийные BFGoodrich с высоким шипом.

Дальнобойщики

Какую двустороннюю сигнализацию посоветуете? – Да какая нравится – все они одинаковые! Справедлив ли подобный вывод, рассудит Денис Чиликин.



Не секрет, что самые дешевые охранные системы покупают, прежде всего, ради одного: всем нужно дистанционное открывание и закрывание дверей. А уж так, за компанию – чтоб еще орала и отпугивала. Установщики подобных систем тоже изрядно хитрят – ставят «быстро и просто». Дескать, если надо – и так угонят, а «пионеров» – отпугнет. И это огорчает – ведь даже у простенькой системы потенциал куда больше, чем надоевшие всем вопли при открывании двери вкупе с блокировкой стартера посредством «релешки» под рулевой колонкой.

Одной из «серьезных» опций когда-то считалось подключение пейджера, который продавался отдельно и занимал полкармана. Он пищал, если машина оказывалась вскрытой или просто срабатывала сигнализация. Сейчас все это в прошлом: пейджер «врос» в один из брелоков комплекта, а подобные сигнализации, в которых брелок-пейджер сообщает о покушениях, стали называть двусторонними или с обратной связью. Цены сейчас на них стартуют чуть ли не с 2000 руб. – совсем недорого. А какие еще плюсы?

Все мы знаем, чем порой заканчиваются ночные завывания автомобиля, оставленного на ночь по другую сторону дома. Невыспавшиеся соседи за просто организуют вам поездку

в шиномонтаж, а то и в малярный цех. А здесь – брелок подкажет: разберись, мол! Еще вариант – промашка жуликов при угоне: на орущую машину никто внимания не обратит, а брелок в кармане вы игнорировать не станете. В общем, обратная связь никогда не лишняя.

А теперь оценим сервисные и охранные функции девяти приобретенных комплектов ценой от 2000 до 5000 руб. Для испытаний мы обратились к помощи профессионалов – в Центр сертификации охранной и пожарной сигнализации МВД России.

ЕСЛИ ЧТО – ЗВОНИ

Сигнализации наши – двусторонние, а потому самый очевидный параметр для проверки – радиус действия. Сначала дальность передачи сигнала «тревога» определяли в условиях прямой радиовидимости. Центральные блоки вместе с передающими антеннами были установлены в тестовом автомобиле, а приемные брелоки располагались на расстоянии 0,5 м от дорожного покрытия. Данные измерений приведены в таблице 1.

Следующее задание более жизненное и, как следствие, более сложное: такая же проверка в условиях городской застройки (Балашиха). Данные измерений – в таблице 2.

Затем – токопотребление (таблица 3). Согласно действующему ГОСТу на охранные ав-

Alligator D-930



Ориентировочная цена – 2800 руб.

Особенности: постановка на охрану с отключением зон датчиков; бесшумная постановка на охрану; снятие с охраны; включение режима «охрана» с работающим двигателем; запирающие-отпирающие двери во время движения автомобиля; запирающие-отпирающие замка багажника; свободный токовый выход канала; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack (работают сирена, указатели поворота, глушение двигателя); поиск автомобиля; режим проверки зоны действия брелока-передатчика; автоматическая перепостановка на охрану, если двери, капот, багажник не открывались, зажигание не включалось. **Наибольшая дальность передачи сигнала.**

Sheriff ZX-710



Ориентировочная цена – 2100 руб.

Перечень особенностей «Шерифа» несколько короче, чем у «Аллигатора»: постановка, снятие с охраны при запущенном двигателе; включение-выключение сирены; управление дополнительным токовым выходом; поиск автомобиля; пассивная постановка на охрану; бесшумная постановка и снятие с охраны; постановка на охрану с отключением зон датчиков; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack; режим проверки зоны действия брелока-передатчика; вызов водителя; снятие системы с охраны в два этапа (с брелока и при помощи PIN-кода); снятие с охраны без брелока путем ввода PIN-кода. **Минимальная цена, большой радиус действия.**

Magic Systems MS-505



Ориентировочная цена – 4300 руб.

Изюминок много: автоматическое отключение неисправных охранных зон; постановка на охрану с работающим двигателем; автоматический и дистанционный пуск двигателя для прогрева; постановка на охрану без брелока; контроль нахождения в зоне радиосвязи; включение интеллектуального режима охраны датчиков удара (автоматически настраиваемая пониженная либо повышенная чувствительность датчика в зависимости от состояния окружающей среды); исключение контактной охранной зоны после пятой тревоги; противоразбойная функция (после включения зажигания необходимо ввести код с брелока) и еще десяток функций. **Уверенный хорошист, неплохие функциональные возможности.**

Таблица 1. **ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕДАЧИ: ПРЯМАЯ ВИДИМОСТЬ**

Название	Дальность передачи сигнала «тревога» при прямой радиовидимости, м						
	100	150	200	250	300	350	400
Alligator D-930	+	+	+	+	+	+	+
A.P.S. 7100	+	+	+	+	+	+	-
Jaguar JK-99	+	+	+	-	-	-	-
Magic Systems MS-505	+	+	+	+	+	-	-
Mongoose Digital 100	+	+	-	-	-	-	-
Mystery MX 705 RS	+	+	+	+	-	-	-
Scher-Khan Magicar B	+	+	+	+	-	-	-
Sheriff ZX-710	+	+	+	+	+	+	-
StarLine Twage	+	+	+	+	-	-	-

Примечание: «+» — прием есть, «-» — приема нет.

томобильные системы, ток, потребляемый изделием во включенном состоянии, не должен превышать 20 мА. Все системы, кроме Scher-Khan Magicar B, в него уложились, а Alligator D-930 балансировал на грани. Понятно, чем меньше ток, тем лучше: после длительной стоянки это нетрудно оценить.

ЕЩЕ СЛОЖНЕЕ...

Следующий шаг — температурные испытания. Здесь с точки зрения ГОСТа к сигнализациям нет никаких претензий — они сохраняют работоспособность при температуре окружающей среды $+85^{\circ}\text{C}$ в течение 4 часов ($U=15,0\pm 0,2\text{ В}$) и при -40°C в течение 4 часов ($U=9,0\pm 0,2\text{ В}$). Радиобрелки остаются работо-

Таблица 2. **ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕДАЧИ: ГОРОД**

Название	Дальность передачи сигнала «тревога» в городской застройке, м			
	100	150	200	250
Alligator D-930	+	+	+	+
A.P.S. 7100	+	+	+	+
Jaguar JK-99	+	+	-	-
Magic Systems MS-505	+	+	+	+
Mongoose Digital 100	+	-	-	-
Mystery MX 705 RS	+	+	-	-
Scher-Khan Magicar B	+	+	+	-
Sheriff ZX-710	+	+	+	+
StarLine Twage	+	+	+	-

Примечание: «+» — прием есть, «-» — приема нет.

способны при минус 10°C в течение 4 часов. Кроме того, изделия не формируют ложный сигнал тревоги в случае медленного падения напряжения на выводах основного аккумулятора до $3,0\pm 0,3\text{ В}$ при его непрерывной разрядке со скоростью $0,50\pm 0,05\text{ В/ч}$.

Испытания на выносливость прошли спокойно: 300

полных циклов работы звуковых и световых оповещателей, подача напряжения обратной полярности 13 В (в течение 2 мин), воздействие электростатического разряда напряжением $\pm 14\text{ кВ}$ при воздушном разряде и $\pm 6\text{ кВ}$ при контактном разряде. При воздействии на датчики удара, установленные на максимальную чувствительность, извещение «легкий удар» передают на брелок следующие сигнализации: A.P.S. 7100, Alligator D-930, Jaguar JK-99, Scher-Khan Magicar B, Magic Systems MS-505, Sheriff ZX-710.

НЕ МЕШАТЬ!

Заключительная часть — воздействие электромагнитным полем. Тем, кому неинтересны термины вроде «квазипиковое» и «среднеквадратичное», сообщаем, что все сигнализации со-

A.P.S. 7100



Ориентировочная цена — 2500 руб.

Заложенных талантов много: отключение датчиков удара и дополнительного датчика; бесшумная постановка на охрану; снятие с охраны; постановка на охрану при работающем двигателе; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack (работают сирена, указатели поворота, глушение двигателя); дистанционное включение-выключение Anti-HiJack (работают сирена, указатели поворота, глушение двигателя); поиск автомобиля; контроль канала связи; часы; будильник; предупреждение о разрядке батареи; функция центрального замка; режим энергосбережения брелока. **Показатели выше среднего, практически по всем параметрам.**

StarLine Twage



Ориентировочная цена — 4000 руб.

Все функции не перечислить: режим пассивного иммобилайзера (блокировка двигателя, другие зоны охраны не активированы); автоматический контроль охранных датчиков с отключением неисправных и сообщением об этом; световая сигнализация об открытых дверях при включенном режиме охраны; режим охраны с работающим двигателем; бесшумное включение-выключение режима охраны; включение режима охраны без брелока; дистанционный запуск двигателя; задержка включения режима охраны при случайном выключении салонного света; автоматический возврат в режим охраны при случайном выключении; двухшаговое отпирание замков дверей; управление дополнительным «токовым» выходом (4 шт.) и т.п. **Все показатели выше среднего.**

Jaguar JK-99



Ориентировочная цена — 2800 руб.

Особенности: постановка на охрану с отключением зон датчиков; бесшумная постановка на охрану; снятие с охраны; включение режима «охрана» с работающим двигателем; запирающе-отпирающие двери во время движения; запирающе-отпирающие замки багажника; свободный токовый выход канала; дистанционное включение; выключение режима «паника»; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack; поиск автомобиля; включение режима проверки зоны действия брелока передатчика; напоминание состояния системы при отключенном питании; автоматическая перепостановка на охрану, если двери, капот, багажник не открывались, а зажигания не включалось. **Небольшой радиус действия, средние показатели в целом.**

Mystery MX 705 RS



Ориентировочная цена — 3100 руб.

Возможности: отключение датчика удара; режим пассивного иммобилайзера (блокировка двигателя, другие зоны охраны не активированы); режим скрытой охраны (сирена не включается, тревога передается только на брелок и сопровождается миганием светового сигнала); автоматическое включение режима охраны после выключения зажигания; защита от ложных тревог (исключение из охраны без брелока секретной кнопкой; снятие с охраны без брелока путем ввода PIN-кода; поиск машины; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack; управление освещением салона; память тревог; отпирание багажника и др. **Средние показатели, небольшой радиус действия.**

Выбирай лучшее!

- Уникальная технология изготовления
- Повышенный ресурс
- Официальный поставщик конвейера АВТОВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ, МАЗ, УАЗ



На днях зашел ко мне сосед Виктор Васильевич — пенсионер, всю жизнь отработавший на заводе, не понаслышке знающий цену деньгам.

Решил, — говорит, — к осени электрику в своей машине поменять. Купил на рынке сразу генератор и стартер. Да только двух дней не проехал, сегодня утром поворачиваю ключ, а из-под капота дым повалил, хорошо, что машина не сгорела. Сняли мы с мужиками-то детали — я на рынок, разбираться, а палатка та, в которой купил эти железяки, закрыта. Говорят, рейд какой-то был. Все торговцы разбежались. Теперь жалобу на завод писать буду!

С чего ты взял, что деталь оригинальная? — говорю я. — Поехали, проедем в один институт. Там у меня эксперт знакомый — дока по этой части.

Из-за дверей электролаборатории пробивалась полоска света. Притерев в наших руках увесистый пакет, Семеныч — кудесник электрики тут же нас раскусил:

— Спорю, что в пакете генератор или стартер. Что, на рынке купили? У меня такими пол-лаборатории завалено — контрафакт! На вид, как заводские, только не работают!.. Выпуск контрафакта — сегодня очень выгодный бизнес. Чтобы урвать кусок от этого пирога, пиратам требуется лишь добиться внешней схожести детали с оригиналом. При современных технологиях — это плетное дело. Фирмы однодневки этим и ограничиваются. Те, кто хочет заработать больше — копируют и содержание, но, к сожалению, их товар очень ненадежный.

Львиную долю генераторов и стартеров, изготавливаемых в России, производит Завод имени А.М.Тарасова (КЗАТЭ). Практически вся остальная автомобильная электрика: распределители зажигания, датчики-распределители, маслонаполненные и «сухие» катушки зажигания, модули зажигания, электронные коммутаторы, датчики момента искрообразования, свечные наконечники производится на **Московском заводе автотракторного электрооборудования (МЗАТЭ-2).** Оборудование на этих заводах более чем серьезное: лазерная подгонка узлов и деталей. Сборка готовой продукции производится на импортном оборудовании. Качество продукции соответствует европейским требованиям ИСО 9001:2000, что подтверждено сертификатами TUV CERT. Добиться такого качества даже при огромном желании в кустарных условиях невозможно!

— А мне-то что делать? — дождавшись паузы в импровизированной лекции, вставил Виктор Васильевич. — Неужели новые запчасти покупать.

— Естественно! — хором ответили мы с Семенычем.

Если не хотите выбросить деньги на ветер, покупайте запчасти только в автомагзинах, желательно фирменных или сетевых. А рынок — вчерашний день, помимо того, что там в основном одним контрафактом торгуют, да и цены там нередко выше, чем в магазинах.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА:

г. Москва (495) 311-94-36
avtoform@mail.ru

г. Волжский (Волгоградская обл.)
(8443) 25-15-91
rabotek@vlz.ru

г. Новосибирск (новый филиал)
(383) 335-82-94, 335-82-95
avtoform@ngs.ru

г. Самара
(846) 929-21-41, 926-18-09
tadem@samara.ru

г. Балаково (Саратовская обл.)
(8453) 49-62-51, 62-62-12

autoform@brt.san.ru
г. Краснодар
(861-35) 228-19-03, 228-19-04
autoform_kuban@mail.ru

Отдел розничных продаж г. Москва
(495) 312-06-84, 311-52-14
tademauto-msk@mail.ru
www.tadem-auto.ru



ИСПЫТАНО В МВД ДВУСТОРОННИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ

Mongoose Digital 100



Ориентировочная цена —
2000 руб.

Особенности: постановка на охрану с отключением зон датчиков; бесшумная постановка на охрану; снятие с охраны; охрана с заведенным двигателем; двухшаговое снятие с охраны (1-й шаг — выключение сирены, сигнальных фонарей, 2-й шаг — полное снятие с охраны); автоматическая перепостановка на охрану, если двери, капот, багажник не открывались, а зажигание не включалось; автоматическое запираение дверей при выключении зажигания; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack; режим пассивного иммобилайзера (блокировка двигателя, другие зоны охраны не активированы); память тревог; двухшаговое отпирание дверей (сперва дверь водителя, затем остальные двери); управление дополнительными токовыми выходами (2 шт.).

Простая, дешевая охранная система. Наименьшее токопотребление, минимальный радиус действия.

Scher-Khan Magicar B



Ориентировочная цена —
5000 руб.

Функции такие: постановка на охрану при работающем двигателе; открывание багажника; проверка состояния системы; дистанционное включение-выключение Anti-HiJack; отключение сигналов сирены; отключение датчиков удара и дополнительного датчика; управление центральным замком по включению-выключению зажигания; пассивная постановка на охрану; управление дополнительным токовым выходом (2 шт.); режим напоминания о передаче тревоги на брелоке; снятие с охраны без брелока путем ввода PIN-кода; контроль канала связи; предупреждение о включенных габаритных огнях; блокировка стартера или зажигания; защита от несанкционированной записи дополнительных брелоков (ввод PIN-кода при программировании нового брелока).

Система не уложились в ГОСТ по нормам токопотребления.

ответствуют ГОСТу. Самыми стойкими оказались A.P.S. 7100, Mongoose Digital 100, Magic Systems MS-505, Scher-Khan Magicar B. Данные сигнализации выдерживают помеху мощностью 0,01 В/м на рабочей частоте радиобрелока. Стоит упомянуть, что все изделия используют изменяющую кодировку KeeLog.

общем-то не оказалось. А потому повторяем: даже простая сигнализация заслуживает большего внимания, нежели банальная установка под панель приборов с примитивной блокировкой и лежащими чуть ли не на поверхности проводами. □

ВЫБИРАЕМ

Охранные системы оказались не такими уж и одинаковыми, как часто заверяют продавцы: в ценовой категории 2–5 тыс. руб. есть из чего выбрать — как по сервисным функциям, так и по техническим характеристикам. Особенно порадовало, что откровенной халтуры среди купленных сигнализаций в

Таблица 3. **ТОКОПОТРЕБЛЕНИЕ**

Название	Ток, потребляемый изделием во включенном состоянии, мА
Alligator D-930	19,8
A.P.S. 7100	18,2
Jaguar JK-99	15,7
Magic Systems MS-505	15,2
Mongoose Digital 100	13,2
Mystery MX 705 RS	17,2
Scher-Khan Magicar B	41,2
Sheriff ZX-710	17,8
StarLine Twage	15,0



Асфальт шипам не враг

Компания «Сибур» предложила опробовать новую зимнюю шину в реальных условиях на дорогах общего пользования. В пробег отправился Геннадий Емелькин.

Объект испытаний – шипованная шина Cordiant Sno-Max, автомобили – популярные «Фольксваген-Пассат», «Форд-Фокус» и «Ниссан-Алмера». Маршрут – по Московской, Ярославской и Тверской областям. Конечно, середина марта в средней полосе России – не лучшее время для проверки зимних шипованных колес, хотя, с другой стороны, это удобный случай оценить надежность ошиповки. Вспомним капризы погоды, когда большая часть прошедшей зимы оказалась бесснежной – и зимним шинам приходится немало ездить по чистому асфальту. Итак, в путь!

На асфальте из общего фона традиционно выделяется шум шипов, но его уровень сильно зависит от автомобиля. «Форд», похоже, сэкономил на шумоизоляции, поэтому шелест шин хорошо слышен по всему салону. На скоростях под

сотню разговаривать приходится на повышенных тонах. В «Ниссане» звуковое сопровождение того же порядка, а вот в «Фольксвагене» можно общаться, не повышая голоса.

Сворачиваем на заснеженный проселок. По укатанному снегу автомобиль уверенно движется в заданном направлении, легко выбирается из неглубокой колеи. Без проблем преодолевает и участки с рыхлым снегом. Главное – не увлечься, а то недосчитаешься бампера или помнешь пороги – хоть шины и позволяют двигаться по пересеченной местности, автомобили-то все же легковые.

На проселке никто не застрял, техника в порядке. В одиночку вряд ли кто рискнул штурмовать этот участок. Кое-где снег уже растаял, подарив нашей экспедиции очередное испытание. Кульминацией оказался затяжной подъем, который перед-

неприводники, хоть и с трудом, но преодолели без посторонней помощи.

По итогам теста стало ясно, что шина со своими задачами вполне справляется и даже берет на себя часть чужих – не будешь же ради нескольких десятков метров грязной колеи переобуваться в «лето»! Единственное нарекание – шум – отнесем в большей степени к автомобилям: совсем тихих «шиповок» нам не встречалось, а вот машины с хорошей шумоизоляцией – отнюдь не редкость. Впрочем, логично предположить, что Cordiant Sno-Max рассчитана по большей части на отечественную технику, благо размеры начинаются со 175/70R13 и заканчиваются на 205/65R15, да и цена будет немногим выше, чем у Cordiant Polar.



Разветвленные трехмерные грани шашек протектора и 16 рядов шипов призваны обеспечить хорошие сцепные свойства шины на всех типах покрытия. «Звездочки» – небольшие выступы возле шипов – специалисты называют «индикаторами обкатки». Хотя в нашем случае шины и не прошли положенную обкатку, ни один из шипов не потерялся.

На правах рекламы

Автокредит «Классический»

- ♦ От 5 000 долларов США, евро, швейцарских франков или эквивалент в рублях РФ
- ♦ Максимальная сумма кредита – не ограничена
- ♦ На срок до 5 лет
- ♦ Первоначальный взнос – от 0%

Инвестсбербанк



(495) 775-4-775
Справочно-информационный центр

isb.ru

Условия обслуживания физических лиц опубликованы на сайте www.isb.ru

Целевое использование – покупка новых или поддержанных автомобилей иностранного производства. Минимальная сумма кредита – 150 000 рублей РФ или 5 000 долларов США, евро, швейцарских франков. Максимальная сумма кредита – не ограничена. Процентная ставка по кредиту – от 12% до 14% годовых в рублях, от 9% до 11% годовых в валюте. Единовременная плата по кредиту – 6 000 рублей, 200 долларов/евро, 100 швейцарских франков. Досрочное погашение – без комиссии, сумма частичного погашения не менее 500 долларов, евро, швейцарских франков, или не менее 15 000 рублей, без учета суммы ежемесячного платежа. Страхование автомобиля заемщиком в течение всего срока кредитования – по тарифам страховой компании-партнера.

ИНВЕСТСБЕРБАНК (ОАО). Генеральная лицензия Банка России №2766

Это нужно видеть

Парковка в городе – занятие не из приятных. Насколько облегчит ее дополнительная камера заднего вида, выяснял Денис Чиликин.

Обзорность, особенно при движении задним ходом, во многих современных автомобилях оставляет желать лучшего. Непроста, например, у «Ниссана-Примера» камера заднего обзора – штатное оснащение. А можно ли подобной системой дооборудовать любой автомобиль?

Установкой дополнительных камер занимаются сейчас как тюнинг-центры, так и мало-мальски продвинутые в техническом плане автовладельцы. Заметим, что основная проблема в данном случае – не в подключении, а в размещении. Хотя у камер есть и всевозможный крепеж, и ак-

Камера NRG BVC-140 установлена над рамкой номерного знака.



Подобное местоположение позволяет наиболее точно оценить расстояние до препятствия. Однако небольшие слепые зоны по бокам все же остаются.

Камера NRG BVC-140 установлена в салоне автомобиля (под дополнительным стоп-сигналом).



В универсале или хэтчбеке нетрудно расположить камеру за задним стеклом – не понадобится переделывать детали или сверлить отверстия. Да и камера – в сухом и чистом месте. Но, к сожалению, сантиметров 20–30 до автомобиля просматриваться не будут. Да и по бокам есть слепые зоны.

Ресивер со встроенным ЖК-дисплеем 3,6 дюйма

Размер картинка невелик, к тому же пропорции 16:9 слегка искажают ее. Переключение на привычный режим 4:3 исправляет ситуацию, но тогда изображение становится совсем уж крохотным. Конечно, лучше такая картинка, чем ничего. В целом же установка камеры под такой ресивер целесообразна, лишь если она не влечет затратную переделку. Расстояние определить в таком случае затруднительно, но вот увидеть, например, незаметный парковочный столбик можно.



Зеркало с ЖК-дисплеем 5,8 дюйма

В этом варианте картинка нормальных размеров, да и сам дисплей более контрастный. Подобное зеркало легко поставить в любой автомобиль. Основной недостаток – чрезмерное затемнение самого зеркала. Например, если заднее стекло тонированное, видимость оставляет желать лучшего. А безопасность в авто – это святое. К тому же простоватое с виду зеркало не лучшим образом вписывается в современный интерьер.



Мониторы (ДВД-ресиверы) с дисплеем 7 дюймов

Ресиверы и мониторы с 7-дюймовыми экранами идеально сочетаются с камерой. Размер экрана более чем достаточен. А функции автоматического переключения или зеркального отображения (если таковой не предусматривает сама камера) на них, за редким исключением, есть всегда. Да и качество самой матрицы (экрана) на подобных устройствах обычно самое высокое.



Камера заднего вида
Mystery MVR-1S



Ориентировочная цена –
2000 руб.

Видеосистема – PAL, матрица –
CMOS, угол обзора – 115°, разре-
шение – 330 линий.

Камера заднего вида
NRG BVC-140



Ориентировочная цена –
2000 руб.

Видеосистема – PAL, матрица – CCD,
угол обзора – 140°, разрешение –
510 линий.

Камеры заднего вида Prology
RVC-M и Mystery MVR-12D



Ориентировочная цена –
5000–7000 руб.

Видеосистема – PAL, матрица –
CCD, угол обзора – 130°, разре-
шение – 625 линий.
Эти камеры, не считая упаковки,
оказались близнецами.

сесуары для установки, часто
требуются дополнительные
навыки: например, работы со
стекловолокном, умение спря-
тать видеокамеру в спойлер
или декоративную накладку
над номером.

Чтобы камера не работала
постоянно, подключить ее

можно к фонарю заднего хода.
У всех современных монито-
ров (ресиверов и т.п.) есть и
специальный провод, подав на
который напряжение (от тех
же фонарей) вы тем самым пе-
реклучите монитор на видео-
вход с камеры. Иными слова-
ми: включаем заднюю переда-

чу – на мониторе появляется
изображение.

Основные места установки
камер – в нише заднего номер-
ного знака, в спойлере и в са-
лоне за задним стеклом. Часто
производитель рекомендует
монтаж в бампер, но в таком
случае ориентироваться по

расстоянию крайне сложно;
к тому же бампер – одно из са-
мых пачкающихся и уязвимых
мест.

В автомобильных камерах
используются два основных ти-
па матрицы – CCD (Charge-
Coupled Device) и CMOS (Comp-
lementary Metal-Oxide Semicon-
ductor). Последние считают бо-
лее дешевыми и менее качест-
венными, хотя все, как извест-
но, зависит от тщательности
исполнения.

ОДИН ВЗГЛЯД НАЗАД

Очевидно, что «система на-
блюдения» – это связка каме-
ры и монитора. В своем экспе-
рименте мы рассмотрели три
основных типа мониторов: са-
мый что ни на есть стандарт-
ный ресивер 1DIN, салонное
зеркало с монитором и 7-дюй-
мовый монитор. Все они были
установлены в привычных
местах. Для удобства водите-
ля все изображения даны в
привычном виде – как в зерка-
ле. Самые неожиданные ре-

На правах рекламы

KRAFT СЦЕПЛЕНИЯ TECH

**Одобрено
профессионалами**

Телефон сервисной службы:
8-800-333-0-911
звонок бесплатный из любого региона России

по вопросам приобретения: **(495) 254 26 42** info@rapaco.ru www.krafttech.ru

СЪЕМКА ДНЕМ...



Фото с камеры Mystery MVR-1S, установленной на спойлер (на крыше) автомобиля. Для матрицы CMOS качество картинки вполне приемлемое. А компактные размеры помогут максимально гибко выбирать место размещения камеры.



Фото с камеры NRG BVC-140, установленной на спойлер (на крыше) автомобиля. Из сегодняшней «четверки» у этой – самый большой охват. При таких искажениях еще можно оценивать расстояние, но зона охвата шире, чем у Prology и Mystery. Цвета – с зеленоватым оттенком, но с этим можно смириться.



Фото с камеры Prology RVC-M (Mystery MVR-12D), установленной на спойлер (на крыше) автомобиля. Корректно подстраиваются под освещение, в комплекте есть всевозможный крепеж и даже дополнительный корпус для установки в салоне. Если бы не маленький угол обзора, камеры можно было назвать идеальными.

зультаты принесла ночная парковка! ИК-подсветка оказалась неоправданной, а камеры Prology RVC-M и Mystery MVR-12D уверенно передают изображение при свете фонаря заднего хода.

ИТОГИ

Так связываться с видеокameraми или нет? Наше мнение: чем больше «подсказчиков», тем лучше – даже если они изъясняются не очень кон-

кретно. Конечно, в идеале хотелось, чтобы на мониторе появлялась картинка типа «автомобиль – вид сверху», на которой четко обозначатся все препятствия, а приятный

голос подскажет, куда крутить руль и когда тормозить. На многих дорогах машинах это реализовано – мы же попытались приблизиться к идеалу «малой кровью».

На правах рекламы

Мужчина средних лет бежал наперерез такси, увозившему меня в ресторан, на встречу с одноклассниками. Шутка ли, 20 лет назад мы закончили институт. Вот и решили отметить эту солидную и несколько грустную дату.

— Ты что, мужик, очумел? — взревел разъяренный водитель.

— Петров, привет! Ты, небось, на нашу встречу едешь? А у меня вот машина, как назло, заглохла.

Я с трудом узнал одного из своих бывших приятелей, с которым пять лет ходил на одни лекции и сдавал одни и те же экзамены. А он, устроившись на сиденье рядом со мной, все никак не мог поверить в такую неожиданную встречу.

— Проспал, вот и не успел машину заправить. Домашние у меня безалаберные! Спать лечь вовремя человеку невозможно, — прежний веселый студент ворчал и никак не мог успокоиться. — А теперь целый день праздновать будем — не расслабишься!

— Напряженная работа? Хронический недосып?

— Не знаю почему, но в последнее время очень быстро устаю, — неожиданно разоткровенничался приятель. — Все через силу, и работаю, и отдыхаю. Все, понимаешь, раздражает. По ночам сплю плохо. Да и... ну, словом, ощущение такое, что мне не 43 года, как оно и есть на самом деле, а уже давно за 70.

— Ну, что ты. Бывает. Отдохнуть надо, отвлечься, — я старался быть корректным, но профессиональная привычка расспрашивать взяла верх. — Ты будто что-то недоговорил. Го-



ПОЛЕЗНАЯ ВСТРЕЧА

вори уж. Кому еще и расскажешь все, как не старому приятелю.

— Знаешь, самое ужасное — меня женщины перестали интересовать. Ну, практически, совсем. Не то, что «не могу». А просто «не хочу». Я же говорю — старость пришла! Только что-то рановато... — одноклассник вдруг с надеждой посмотрел на меня, будто ожидая немедленной помощи. И помощь действительно пришла.

— Знаешь, тебе надо сделать один особый анализ. Проверить уровень тестостерона. Слышал про тестостерон? Это гормон такой мужской. Отвечает за все, что в нас есть мужского. Так вот, у некоторых мужчин количество этого гормона по какой-то причине снижается. Это я тебе как врач говорю. Да ты ведь и не знаешь, что у меня второе высшее — медицинское.

— Вот это да! — поразился приятель. Но тут же вернулся к своей проблеме. — И что же бывает с теми, у кого этого тестостерона недостаточно?

— Как правило, им кажется, что жизнь потеряла яркие краски, стала серой и безрадостной. Они думают, что пришла старость, ну вот, как ты. А на самом деле мужчина может оставаться активным, бодрым, полным сил очень долго.

Пожалуй, я продиктую тебе адрес сайта, где ты сам сможешь более подробно ознакомиться с решением этой проблемы. Вот, www.test-testosterone.ru. А также запиши телефон горячей линии 8-800-200-64-44. Но главное, обязательно сделай анализ!

— Спасибо, доктор. С ума сойти, как же мне повезло, что я тебя увидел! — приятель впервые с момента встречи расслабился и заулыбался.

— Только ты не тани с этим. Ведь недостаток тестостерона формирует целый круг проблем — хронические болезни легких, сердечно-сосудистые заболевания, ожирение. И даже — представь себе — снижает внимание и вызывает сонливость и слабость.

— Доктор, продиктуйте и мне адресок, — в разговор неожиданно вмешался водитель. — А то я замечать стал — в последнее время в новых районах города ориентируюсь с трудом.

реклама

... И НОЧЬЮ



Mystery MVR-1S. Света задних фонарей хватает, чтобы получить разборчивую картинку. Конечно, не такую, как днем, но вполне внятную.



При недостаточном освещении камера NRG переходит в ночной режим с ИК-подсветкой. В теории – разумно, на практике – нет. Мощности самой подсветки явно не хватает, к тому же освещается лишь пятно. А отсутствие цветов еще больше ухудшает картинку. Плюс ко всему, появляется эффект «рыбьего глаза» от линзы.



Достойней всего в темноте ведут себя камеры Prology RVC-M и Mystery MVR-12D. Света задних фонарей (или даже одного) им вполне достаточно. Да, шума на экране чуть больше, но изображение по-прежнему четкое, все объекты различимы. Тут и с ИК-подсветкой мудрить не нужно.

Вывод таков: даже недорогие камеры способны реально помочь при парковке. Поэтому, если в вашем автомобиле уже имеется какое-либо устройство с монитором, то можно особо

не раздумывать: берем! А вот строить такую систему с нуля, на наш взгляд, слишком дорого и хлопотно. К тому же полученный эффект может сильно разочаровать: прикиньте, сумеете

ли вы ориентироваться по таким фото? Есть ли в вашей машине подходящее место для монтажа «телестудии»? И не проще ли ограничиться установкой парктроника – очень

может быть, что этого «советчика» вам хватит за глаза. В конце концов, даже при совместной установке камер и парктроников в ряде случаев все равно остаются слепые зоны. □

На правах рекламы

Maysan MANDO

SHOCK ABSORBER – АМОРТИЗАТОР

**АМОРТИЗАЦИОННЫЕ
СТОЙКИ В СБОРЕ**

Телефон сервисной службы:
8-800-333-0-911

Звонок бесплатный из любого региона России

по вопросам приобретения: (495) 254 26 42 info@rapaco.ru www.maysanmando.ru

АКТИВНЫЙ САБВУФЕР HYUNDAI H-CSX10A



Ориентировочная цена – 4200 руб.

Компания Hyundai Electronics представила на российском рынке активный корпусной сабвуфер H-CSX10A. Изюминка

в корпусе – он из прочного пластика и отлично заглушен. Встроенный моноканальный усилитель мощности выполнен по технологии MOSFET. У сабвуфера два 10-дюймовых излучателя – пассивный и активный.

Для тонкой подстройки звучания есть фильтр низких частот (50–150 Гц) с регулировкой фазы (0–180°). С выносного пульта настраиваются низкие частоты – усиление на 0–12 дБ (частота 45 Гц). Интегрированный высокоуровневый вход позволяет подключать сабвуфер к ресиверу, не оборудованному линейным выходом.



CD/MP3-РЕСИВЕР PROLOGY MCH-350

Ориентировочная цена – 2400 руб.

Компания Prology в очередной раз расширяет модельный ряд головных устройств и представляет модель MCH-350 с яркой внешностью и легко читаемым дисплеем.

Все настройки и регулировки – кнопочные или вы-

полняются с помощью энкодера. В комплекте миниатюрный пульт ДУ. В функциональном наборе все необходимое – цифровой тюнер с функцией RDS-EON, усилитель 4x50 Вт, линейные выходы RCA и универсальный аудиовход на передней панели.

Ресивер совместим с форматами CD, MP3, WMA и читает диски CD-R, CD-RW.

АКУСТИКА DLS R1073 СЕРИИ REFERENCE

Ориентировочная цена – 5500 руб.

Овальные акустические системы, или, как их называют, «блины 6x9», славятся хорошим басом из-за большой площади диффузоров. Шведские разработчики пошли еще дальше и предложили акустику 7x10 дюймов! Монтажная глубина осталась такой же, как у большинства моделей 6x9.

Трехполосная акустическая система построена с блоками из купольного и майларового твитеров, сигнал на которые формируется от внешнего кроссовера. Сочетание высокой мощности (100 Вт) и чувствительности (93 дБ) помогает добиться приятного звука и баса даже от простенькой магнитолы. Продвинутое пользователи смогут подключить DLS R1073 к отдельному усилителю мощности.



HELIX COMPETITION RS 6.3



Ориентировочная цена – 28 000 руб.

Немецкий производитель Audiotec Fischer GmbH демонстрирует обновленный модельный ряд аудиокomпонентов Helix топовой серии Competition. Как всегда, компоненты отличает лаконичный дизайн и высокое качество изготовления. Элементная база и монтаж про-

свечивают через прозрачные крышки усилителей и кроссоверов – завораживает. В трехполосной модели RS 6.3 – мидвуфер 16,5 см, вентилируемый 54-мм среднечастотник, 25-мм шелковый купольный твитер и кроссовер.



AV-ЦЕНТР SONY XAV-W1

Ориентировочная цена – 30 000 руб.

Sony представляет новый AV-центр формата 2 DIN. Особенности модели – современная матрица экрана с яркостью 450 кд/м², разрешением WVGA (1 152 000 пикселей) и цифровой 32-битный процессор обработки звука X-DSP. Музыка и фильмы аппарат принимает в виде Video CD, DivX, JPEG, Dolby Digital, DTS 2.0, CD-DA, MP3, WMA, Atrac3plus. Может проглотить и SACD с многоканальным звуком. Для любите-

лей пения есть «караоке» с возможностью регулировки уровня громкости и эффекта «эхо». Управление – с сенсорного дисплея и дополнительными кнопками на корпусе.

Максимальная мощность встроенного усилителя – 4x52 Вт. Для точной настройки звучания может быть использован семиполосный эквалайзер и, что немаловажно, поканальная настройка временных задержек. Кроме того, в модели XAV-W1 уже есть встроенный 5.1-канальный декодер объемного звучания.

НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА BLAUPUNKT LUCCA 3.3



Ориентировочная цена – 10 500 руб.

Компания Blaupunkt обновила портативную навигационную систему Lucca. Ее версия 3.3 в сравнении с предшественниками компактнее, быстрее и удобнее в управлении; доработан GPS-приемник нового поколения. Карты ТелeАтлас, само собой, новые: Москва и область,

Питер и Ленобласть, а также сеть дорог Европейской части России со всеми крупными городами (в виде точек). Навигация «бесшовная»: если вставить SD-карточку с картой Европы, легко проложить маршрут из Москвы в Париж. Аппарат можно купить только с картой России либо дополнительно с Восточной или всей Европой.

ПОТОЛОЧНЫЙ МОНИТОР VIDEOVOX 2000RF

Ориентировочная цена – 29 000 руб.

Несколько лет назад компания Videovox представила первый на российском рынке потолочный ЖК-монитор с огромной по тем временам диагональю – 17 дюймов (43 см). В крупных автомобилях, автобусах он был на месте. Но сегодня у Videovox новый рекорд: потолочный ЖК-монитор

AVM-2000RF с экраном 20 дюймов (51 см)!

С усовершенствованной активной TFT ЖК-матрицей у нового монитора увеличенный угол обзора по вертикали и по горизонтали. Габариты такого крупного монитора в сложенном состоянии – скромные: всего 526x520x53 мм. В нерабочем положении матрица-экран прячется в консоль, снабженную дублирующими плафонами потолочного освещения.

Управление функциями и регулировками AVM-2000RF с миниатюрного ИК-пульта или кнопками на консоли. Монитор – мультисистемный, поддерживает стандарты PAL/SECAM/NTSC. Разрешающая способность 800x600. А потребление тока – не более 3,2 А (в «спящем» режиме).



На правах рекламы

АККУМУЛЯТОРЫ BLACK HORSE



ПРИРОДНАЯ ЭНЕРГИЯ



Первая Аккумуляторная Компания

(495) 730-5864

<http://www.1ak.ru>

на правах рекламы

С легким нажимом

Наименование – нажимной диск сцепления.

Ориентировочная цена – 550 руб.

■ ООО «Завод сцеплений» («Тюменские моторостроители») выпустил сцепление для заднеприводных авто-



мобилей ВАЗ и «Нива», изготовленное по европейскому стандарту с использованием технологии Co Vale. В нем усилие выжима значительно уменьшено, а лепестки диафрагменной пружины служат дольше обычного. На оригинальное техническое решение выдано авторское свидетельство.

Не бойтесь ухабов и камней

Наименование – защита картера.

Ориентировочная цена – 320 руб.

■ Производственное объединение «Начало» из Набережных Челнов изготовило защиту картера для «Лады-Калины». Деталь отличается высокой прочностью. Под действием ударных нагрузок защита не «растягивается», а пружинит, при очень сильном ударе – частично деформируется, сохраняя в целости картер двигате-



ля и коробку передач. Изделие хорошо защищено от коррозии.

Масло из Голландии

Наименование – масло моторное AIMOL Sportline.

Ориентировочная цена 1 л – от 350 руб.



■ Производитель нового масла – голландская компания AIM B.V. уже более 20 лет специализируется на исследованиях и разработке смазочных материалов. Полностью синтетические масла Sportline 5W50 и 10W60 созданы специально для двигателей спортивных и тюнинговых автомобилей, работающих в условиях предельных нагрузок: максимальных оборотов, высоких температур.

Прочные колеса

Наименование – диск литой «Турбо».

Ориентировочная цена – 3500 руб.

■ ООО «Прома колеса из легких сплавов» приступило к изготовлению колес новой серии «Экстрим «Турбо» 7,0х17H2 для шин с шириной профиля 195–235 мм. Литые с противодавлением дали прочный сплав и меньшую массу колеса – 10,5 кг.



Солярка не замерзнет

Наименование – нагревательная секция для обогрева дизельного топлива НЭАП-ТП.

Ориентировочная цена – 2000 руб.

■ Компания МР «Универсал» из Сергиева Посада выпустила удобный подогреватель трубопроводов для дизельных автомобилей. Для монтажа не нужно разъединять трубопровод – нагревательный элемент

длиной 1750 мм навивают на него, а теплоизоляцию надевают по продольному разрезу. Мощность нагревателя – 48 Вт (12 В). Термодатчик-реле отключает напряжение при нагреве проволоки до 150°C.



Лампы-долгожители

Наименование – лампы головного света.

Ориентировочная цена лампы H4 серии Extra Life – 100 руб., серии Mega Light Plus – 230 руб.

■ Фирма «Дженерал электрик лайтнинг» предлагает новые лампы премиум-класса. У них повышенный срок службы и высокие показатели освещенности. Лампы EXTRA LIFE должны, как уверяют изготовители, служить в два-три раза больше обычного. Прочная спираль и надежное крепление обеспечат такой ресурс.

С лампами GE MEGA LIGHT PLUS освещенность дороги должна стать больше, особенно на расстоянии 30–80 м с правой стороны машины благодаря

увеличению на 50% светового потока при мощности 55/60 Вт.



Чистота и порядок

Наименование – шампунь для бесконтактной мойки Active Foam UNIVERSAL.

Ориентировочная цена 1 л – 90 руб.

■ Препарат для очистки внешних деталей кузова ASTROhim отличает усовершенствованная формула моющего состава. Производители утверждают, что «Универсал» легко справляется с грязью, маслом, жиром, минеральными и смолистыми отложениями, а также дегтем, сажей и бензином. Шампунь не оказывает коррозионного воздействия на метал-



лические части кузова и не портит лакокрасочное покрытие. «Универсалом» можно мыть даже двигатель.

На правах рекламы

Простамол® Уно



**Одобрено
Российским обществом урологов**

- **Устраняет расстройства мочеиспускания**
- **Растительный препарат**
- **1 капсула в сутки**
- **Рекомендуемый курс – 3 мес.***



**БЕРЛИН-ХЕМИ
МЕНАРИНИ**

* Ж-л «Урология», 2007, 2
Рег. уд.: П № 012255/01-2005
Реклама

Просто будь мужчиной!

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ.

Щеточный узел

Наименование – щетки стеклоочистителей Ballistik и Balance.

Ориентировочная цена – 250 руб. (Ballistik), 140 руб. (Balance).

■ Фирма «ХОРС» выпустила щетки стеклоочистителей серий Ballistik и Balance. Первая – бескаркасная, подобная хорошо известному Acrobat. Отличается от него способом крепления ленты, позволившем сэкономить материалы и упростить сборку. Щетки выпуска-

ют с каучуковой и силиконовой лентами длиной от 33 до 70 см.

У щетки Balance легко заменить ленту, которая в городе служит, как правило, 6–9 месяцев. В комплекте одна запасная силиконовая лента. Длина щеток 28–61 см.



Масло для коробок DSG

Наименование – трансмиссионное масло Pentosin Gear Oil FFL-2.

Ориентировочная цена 1 л – 400 руб.

■ Полностью синтетическая жидкость для трансмиссии предназначена автомобилям «Фольксваген» и «Ауди» с коробкой передач DSG (с двой-

ным сцеплением). Эта коробка предъявляет особо высокие требования к стабильности характеристик масла во всем диапазоне рабочих температур.

Грузите бочками

Наименование – моторное масло URSA SUPER TDS SAE 10W/40.

Ориентировочная цена 1 л – 120 руб.

■ Полусинтетическое масло фирмы Техасо предлагают для дальнотойных тягачей, чьи современные дизельные двигатели выполняют экологические нормы до Евро IV включительно. У масла есть допуски фирм «Скания», «Вольво», «Рено», МАН, «Мерседес-Бенц», «Камминс», «Макк» и MTU. Уровень качества сертифицирован как API CI-4/CF/SL и ACEA E7-04, A3/B4-04. Расфасовано в бочках по 208 л.



Для второй батареи

Наименование – устройство развязки аккумуляторов УРА-60, УРА-120.

Ориентировочная цена – 600 и 900 руб. соответственно.



■ Устройство предназначено для подключения к бортовой сети дополнительного аккумулятора, питающего такие устрой-

ства, как, например, автомагнитола или холодильник. Оно исключает разрядку основного аккумулятора, но не препятствует зарядке дополнительного во время движения. Новинку оценят любители караванинга – путешествий в доме на колесах и водители-дальнотойщики. Максимальный ток нагрузки 60 или 120 А выбирают в соответствии с возможностями генератора.

Автономный компрессор

Наименование – аккумуляторный компрессор AIRLINE MINI.

Ориентировочная цена – 990 руб.

■ Компрессоры фирмы ООО «Эрлайн» снабжены съемным герметичным свинцово-кислотным аккумулятором, энергии которого хватает на 30 минут работы. А потому ему не нужен ни прику-



риватель, ни розетка (хотя есть и специальные шнуры для работы от них).

AIRLINE MINI развивает максимальное давление 7 атм и способен накачать спущенную шину за 5 минут.

Охлаждение без коррозии

Наименование – антифриз Custom-Made.

Ориентировочная цена 1 л – 90 руб.

■ Охлаждающая жидкость желтого цвета фирмы Chevron сделана по заказу «Форда» и «Крайслера». Карбоксилатные ингибиторы обеспечивают срок службы до 5 лет или 160 тыс. км пробега, а также повышенную защиту деталей охлаждающей системы от коррозии. В антифризе уменьшено содержание солей кремния,



а фосфатов нет вовсе. Это соответствует требованиям большинства европейских автопроизводителей. Подходит для многих бензиновых и дизельных двигателей.

Воздух транзитом

Наименование – салонный фильтр для Ford Transit Connect.

Ориентировочная цена – 165 и 225 руб.

■ Под торговой маркой «Невский фильтр» в продаже появились противопыльный и угольный фильтры очистки воздуха в салоне для автомобилей Ford Transit Connect выпуска после сентября 2002 года.

В производстве новинок используют многослойный нетканый микроволокни-

стый материал с электростатическим свойством. Как заявляет производитель, именно это позволяет новым фильтрам отсеивать почти 95% частиц размером от 0,5 микрона. Помимо этого угольному варианту под силу уловить вредные для здоровья газообразные вещества и неприятные запахи. Также оба изделия обладают антибактериальными свойствами, это исключает появление на фильтрующей поверхности плесени, грибов.



Гасящий элемент

Наименование – амортизатор Damp для автомобилей ВАЗ и ГАЗ.

Ориентировочная цена – 1620 и 850 руб.

■ Компания «РусАм» выпустила газомасляные разборные стойки для автомобилей ВАЗ-2108/2110 и амортизаторы для «Газели». Новые изделия позволяют достичь оптимального сочетания комфорта и управляемости с учетом специфики российских дорог. В амортизаторах использованы



детали известных производителей: Freudenberg, Addinol, Elastogran (Германия) и Polmetaza (Испания).



Передвижники

Рисовать можно по-всякому: мелом на асфальте, кистью на холсте и даже иглой на коже. Как пишут картины прямо на кузове авто, наблюдал Евгений Борисенков. Фото: Александр Батыру.

Единоного ответа на вопрос «зачем?», по-видимому, не существует. Кто-то хочет выделиться из толпы, подчеркнув свою индивидуальность. Таких большинство среди постоянных клиентов аэрографических студий. Но немало «случайных» посетителей: эти желают подарить или получить картину в подарок, а также мечтают столь же оригинальным, сколь и недешевым способом поднять настроение и даже прервать полосу неудач. Реже встречаются люди практические – те, кто не без оснований уверен, что уникальность – лучшее средство от угона.

Приезжают и корпоративные клиенты: некоторые состоятельные компании отказались от дешевых рекламных наклеек, предпочтя солидное авторское исполнение. А вот вкладывать деньги, рассчитывая на прибыль при перепродаже авто, явно не стоит – «картинные» экземпляры спросом не пользуются. Причина проста, ведь потенциального покупателя интересует марка, модель, состояние, пробег и год выпуска. Воспринять постороннее мироощущение при этом готов не каждый, а платить за него – уж тем более.

НА ВКУС И ЦВЕТ

Теоретически на машине можно изобразить все что угодно. Однако кузов – не просто основа: он и сам по себе плод работы дизайнера. Совместить два произведения искусства – задача не из простых, и потому желание клиента здесь не закон, а повод для дискуссии. Запретных тем нет, однако настоящий художник никогда не перейдет границы дозволенного: ведь недаром на каждой картине стоит подпись автора! Есть и резоны попроще: фанаты футбольных клубов, к примеру, на дух не переносят «вражескую» символику – стоит ли рисковать? Наиболее популярны следующие сюжеты: техно (стилизация авто под робототехнику, броневик, вертолет, показ скрытых элементов конструкции и т. д.), флора и фауна (в том числе подводная и фантастическая), всевозможные орнаменты, графика (включая имитацию трехмерных поверхностей) и текстура (песок, галька, капли дождя). Часть заказчиков определяет тему заранее, часть ограничивается общими пожеланиями – сделать рисунок добрым, злым, смешным, умиротворяющим... Есть и такие, кто не решил, чего хочет. Ничего страшного – специалисты помогут. Только не стоит загонять их в жесткие рамки, требуя в точности воспроизвести известный сюжет –



Рука художника должна быть не только свободной, но и достаточно твердой.



Фауна в аэрографии чаще представлена экзотическими животными.

Очевидно, автор хотел засвидетельствовать, что пламенный здесь не только мотор.





Искусство требует жертв и... подходящих условий для художника.

здесь в почете авторские работы. Последнее обстоятельство в основном и определяет цену – в зависимости от объема и сложности исполнения она колеблется в пределах 30–500 тыс. рублей.

ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД

Свой путь приобщения к прекрасному начните с внимательного осмотра автомобиля: мастера работают лишь по новому или слегка изношенному покрытию. Отдельные сколы вам еще простят, а вот серьезные изъяны (потертости, царапины, ремонтная подкраска наспех) – вряд ли. Если неумоготу – будьте готовы перекрасить машину! То же самое может потребоваться, если базовый цвет не стыкуется с темой рисунка. Скажем, Черное море на красной машине будет видно, а вот Красное, увы, нет – фон сольется с изображением!

Убедившись в совпадении желания и возможностей, приступайте к выбору ателье. Художник, даже очень талантливый, один в поле не воин. С каждой машиной на разных стадиях работают разные люди – до 7–10 человек. Это специалисты по компьютерной графике, мойщики, арматурщики, маляры... И каждому требуются подходящие условия. Простой гараж не годится – силы творческого коллектива уйдут на борьбу с мышами. Предпочтительнее крупный комплекс, включающий жестянку, малярку, участок тюнинга – и, разумеется, аэрографии. Тюнинг упомянули не случайно – некоторые стилевые решения могут по-

тянуть за собой, например, замену бамперов или установку дополнительных аксессуаров. Так что стесняться нечего – запланировав первый визит, закажите и ознакомительную экскурсию.

Выбор композиции – дело ответственное и нескорое. Рисунок, как татуировка – на всю жизнь (машины). Процесс ведут на компьютере, накладывая изображение на отсканированное фото автомобиля. На все про все, от обдумывания идеи до появления двух-трех альтернативных эскизов, уходит примерно пара недель. Тот, что понравится заказчику, пускают в дело. Впрочем, «исходник» в деталях, как правило, не копируют – в творчестве всегда есть место нюансам.

Затем настает пора отдать машину в руки тех самых специалистов. Обойтись без нее придется довольно долго – от недели до месяца: запаситесь про-



Устанавливать дополнительные элементы вовсе не обязательно – достаточно их нарисовать.

Рискованный вариант: фанаты способны разобрать такое авто по кирпичикам.



Piece of Mind

Автомобильные аксессуары



**Полезные
штучки!**

**Пис-оф-Майнд, Пис-оф-Майнд
не страшна зима,
Пис-оф-Майнд, Пис-оф-Майнд
покупать пора!**

Пуско-зарядные устройства для запуска двигателя, зарядные устройства и преобразователи напряжения, провода-прикуриватели – все, что необходимо зимой иметь под рукой!

А также мощные насосы, автомобильные пылесосы, термоэлектрические холодильники для охлаждения и подогрева, массажные накидки на сиденья с функцией обогрева. Щетки стеклоочистителя, скребки для очистки ото льда, коврики «товарищ Сухов» – чтобы под ногами не хлюпала вода. И очень много другого – полезного, приятного и просто для души такого...



Товар
сертифицирован

Сеть АВТОМАГов: Москва (495) 721-33-33
Санкт-Петербург (812) 331-97-57
Волгоград (8442) 26-87-56, Ростов-на-Дону (863) 242-48-93
WWW.AGAM.RU – электронный каталог продукции
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ:
по Москве (495) 975-73-71
по регионам (495) 721-33-33
факс (495) 975-73-72, 124-51-11
МЕЛКИЙ ОПТ e-mail: vs@agah.ru



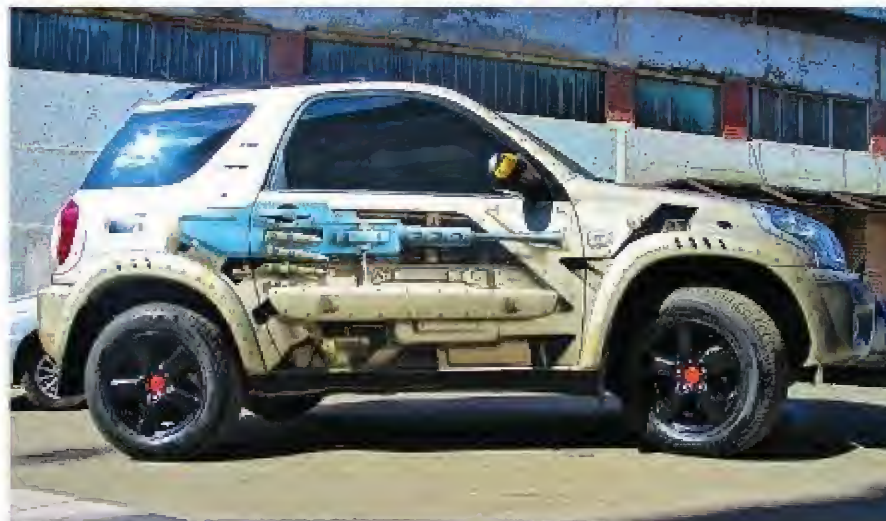
СЕКРЕТЫ ПРОФЕССИИ АЭРОГРАФИЯ



Творчество может быть коллективным: сложные работы выполняют в четыре руки.



Цветы на металле – отличный подарок любимой девушке.



Не сомневайтесь – с водителем этой машины лучше не связываться.

Красное и черное – выбор эстетов или философов.



ездным на общественный транспорт. О судьбе собственности беспокоиться не стоит – ничего ужасного ей не грозит. Машину тщательно вымоют, а потом разберут, удалив из зон нанесения рисунка «посторонние» элементы (фары, молдинги, накладки, эмблемы и даже внутреннее обивки дверей). После поверхность кузова в нужных местах потрут наждачной бумагой, сняв минимально необходимый слой штатного лака – чтобы будущему рисунку было за что зацепиться. Мастера предпочитают стиль freehand (свободная рука), при котором используется только аэрограф – миниатюрный краскопульт размером с авторучку. Некоторые прибегают к помощи трафарета, но это скорее исключение из правил. Краски автомобильные, водорастворимые – точно такими же покрывают кузова на автозаводах. Реже используют и другие техники, но это уже полный эксклюзив. Очевидно, добиться зеркального сходства с обеих сторон не удастся – благо готовую работу нельзя видеть одновременно и сразу, а лишь по частям.

Законченное произведение покрывают лаком, полируют и сдают заказчику – пусть любуется. А чтобы не возникло сомнений в качестве, ателье выдает собственную гарантию – один год. Впрочем, восхищаться новым платьем вашего авто сможете гораздо дольше – настоящее искусство не стареет!

Редакция благодарит студию AAC TUNING за помощь в подготовке материала. На фото представлены работы Владимира Веремьева, Ильнура Мансурова и Александра Никишова.



Положительная реакция

Видимых плюсов у «Шевроле-Лацетти», по меньшей мере, два – это эмблемы на кузове. Минусы при обслуживании модели своими силами пытался определить Игорь Козлов. Фото: Александр Кульнев.

Самолечение не одобряют не только медики, но и автодилеры: чуть что, лишат гарантии. Но по истечении двух лет (читай – гарантийного срока) желающие могут спокойно засучить рукава – самостоятельному обслуживанию ничто более не препятствует. А чтобы не испортить настроение сорванной резьбой или сломанным пистоном, нелишне вникнуть в нюансы.

КРЕСТИКИ-НОЛИКИ

Масло в двигателе меняем каждые 15 тыс. км, а в тяжелых ус-

ловиях эксплуатации (короткие городские поездки, езда при повышенных нагрузках и пр.) – каждые 7,5 тысячи. К фильтру несложно подобраться сверху, но расположенный рядом выпускной коллектор так и норочит обжечь руку, поэтому работать лучше в одежде с плотными рукавами. Действуем аккуратно, чтобы случайно не оборвать провода датчика кислорода. Для сливной пробки в защите картера предусмотрено отверстие, закрытое пластиковой заглушкой, что весьма удобно.

При замене антифриза за- щиту все же придется снимать,

иначе не подобраться к пробке на нижней бачке радиатора. Отворачиваем ее крестовой отверткой желательнее на холодном моторе, чтобы не «потекла» пластмасса и меньше ядовитых паров попало в легкие. Совет не праздный – ведь расположена пробка неудачно, над поперечным лонжероном передка. Разбиваясь об него, струя разбегается на множество ручейков и водопадом шириной около 70–90 см спадает с пластиковых брызговиков моторного отсека.

Самая, пожалуй, трудоемкая операция – замена ремня ГРМ

– ожидает владельца каждые 60 тыс. км. Прежде чем приступить к работе, здраво оцените свою квалификацию: ведь потребуются вывесить силовой агрегат. В качестве опоры можно использовать прочную доску, уложив ее одним концом на брызговик рядом с чашкой стойки подвески, а другим оперев на внешнюю подставку (ступень стремянки, козлы и пр.). Проверять на прочность крылья, поперечину передка над радиатором, а также хрупкий легкосплавный поддон картера двигателя (если не вывешивать, а «домкратить») не

советуем. О приемах отворачивания болта шкива коленвала мы рассказывали в предыдущих материалах рубрики.

Подвязав мотор за рым-планку к доске, например, с помощью старого ремня генератора, и обеспечив преднатяг конструкции (приподнимаем доску за один конец и подкладываем под нее брусок), демонтируем опору двигателя со стороны шкивов, предварительно удалив корпус воздушного фильтра (нижний болт М6 под ключ «на 12»!). Далее снимаем поликлиновой ремень навесных агрегатов, для чего отводим ролик автоматического натяжителя монтажкой или прочной отверткой. Здесь придется помучиться: прилива для зацепа «простым» инструментом производитель не предусмотрел (дилер использует спецключ). Затем вынимаем щитки кожухов, выводя верхний из защепок на себя и вверх, а нижний – на себя-вниз, и, совместив метки на шкивах (помечены краской), снимаем ремень.

На роликах рекомендуем не экономить. Внимательно проверяем помпу – при повышенном люфте вала или «подкусывании» подшипников ставим новую деталь. Сборка проходит довольно гладко, сложно лишь вернуть на место поликлиновой ремень. Из-за этого «пустяка» мы снижаем итоговую оценку.

ВИД СНИЗУ

Топливный фильтр расположен под днищем рядом с бензобаком, поэтому для его замены потребуются канава или эстакада. Первым делом сбрасываем давление в топливной магистрали, для чего вынимаем из коммутационного блока под капотом второе реле в среднем ряду или, что проще, предохранитель Fuel Pump (15А). Если пробег приближается к 120 тыс. км, то лучше снять колодку с топливного насоса – все равно узел пора вытаскивать для очистки сетки. С

этой целью поднимаем подушку заднего сиденья, вытягивая вверх ее передний край из пластиковых фиксаторов, после чего поддеваем лючок в полу, приклеенный на мастику. Обесточив цепь, запускаем двигатель. Остановка мотора засвидетельствует отсутствие давления в магистрали. Теперь можно менять фильтр или снимать насос, но в обоих случаях надо действовать осторожно, чтобы не потерять уплотнительные колечки и не обломить пластиковые штуцеры.

Для извлечения насоса из бака необходимо повернуть кольцо байонетного крепления фланца, а это непросто. Рекомендуем нехитрое приспособление, сделанное из съемника с тремя лапками для масляного фильтра. Кончики лапок стачиваем на точиле по форме упорных вырезов в кольце. При отворачивании обязательно поддерживаем съемник рукой, не давая ему сползть вверх. Кстати, доработка не мешает использовать инструмент по прямому назначению. Перед сборкой смазываем кольцо, чтобы снизить усилие (трение), а после установки покрываем его «Мовилем».

ЗАЗЕРКАЛЬЕ

С заменой воздушного фильтра проблем нет, а вот до салонного добраться непросто. Сначала освобождаем от содержимого и снимаем «бардачок»: отворачиваем пять саморезов и, выводя его из проема в панели приборов, отсоединяем колодки с электрических разъемов лампы подсветки и ее выключателя. Далее короткой крестовой отверткой (длинной не подлезть, упираться в пол) отворачиваем четыре самореза крепления лючка фильтра. Сориентироваться поможет зеркальце, с его помощью «нащупываем» головки саморезов. Сняв лючок, вытягиваем фильтр вниз до упора в пол, вынув предварительно из салона дополни-

тельный коврик. Затем подаем элемент на себя, слегка деформируя его наподобие параллелограмма, и выводим из отверстия, не забыв пометить ориентацию, если целью разборки была очистка фильтра. Но, учитывая трудоемкость работы, лучше все же установить новый элемент.

При сборке главное – не переусердствовать с деформацией и не повредить поролоновые накладки элемента. При установке лючка сбивают с толку шесть отверстий в нем, два из которых – под направляющие приливы в корпусе (крепежных, напомним, четыре). Здесь вновь призываем на помощь «третий глаз» – зеркальце. Саморезы заворачиваем с чувством меры, дабы не сорвать резьбу в пластмассе. Крепеж «бардачка» окончательно затягиваем после выравнивания закрытой крышки в проеме панели приборов, иначе «сверчков» в дальнейшем не избежать.

К ОКУЛИСТУ!

Больше всего мороки с заменой ламп указателей поворота: придется, ни много ни мало, снимать оптику. Абсурд! Что обидно: рука до патрона в фаре хоть и с трудом, но дотягивается, а вот вытащить его из гнезда мешают элементы кузова, не хватает буквально 5–7 мм хода (хоть бы подштамповку сделали!). Что ж, снимаем фару: отворачиваем четыре самореза решетки радиатора и через отверстия в ее верхней полке отжимаем вниз верхние язычки пластиковых пистонов, при этом тянем решетку на себя. Далее отворачиваем три болта крепления фары, пометив ее положение относительно головок болтов, чтобы при последующей сборке худо-бедно поймать направление светового потока – что, впрочем, не спасет от визита к специалистам для точной регулировки. Вынимаем фару по оси авто, пре-

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование операции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	45
Топливный фильтр	45
Фильтр салона	15 (1)
Свечи зажигания	30
Высоковольтные провода системы зажигания	90
Ремень ГРМ	60
Охлаждающая жидкость двигателя	45 (3)
Жидкость в приводе тормозов и сцепления	30 (2)
Масло КП, жидкость ГУР	—*

*Контроль уровня, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	4000
Бампер передний (наружная оболочка)	12 750
Блок-фара	5370
Задний фонарь	3000
Ветровое стекло	8590–10 000*
Фильтр масляный	130
Фильтр воздушный	290
Фильтр топливный	310
Фильтр салона	870
Амортизатор передний	3440
Амортизатор задний	3040
Свечи зажигания (комплект)	520
Колодки передние (комплект)	1210
Колодки задние (комплект)	1480
Поликлиновой ремень	670
Ролик натяжителя поликлинового ремня	1210
Ремень ГРМ	1690
Ролик ремня ГРМ натяжной/обкатной	1600/880

*В зависимости от наличия электрообогрева и датчика дождя.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	1000–2500**
Замена масла и фильтра двигателя (то же со снятием дополнительной защиты картера)	520 (910)
Замена охлаждающей жидкости двигателя	1200
Замена воздушного фильтра	330–450**
Замена топливного фильтра	450
Замена фильтра салона	350
Замена свечей зажигания	520
Замена поликлинового ремня	650
Замена ремня ГРМ	1500–2200**
Замена тормозных колодок передних	1570
Замена тормозных колодок задних	1100–1400**
Нормочас	1000–1300**

*Без учета расходов. **Цены у дилеров различаются, порой существенно.

Для замены свечей и высоковольтных проводов снимаем накладку двигателя (два болта и две гайки). На выводах модуля зажигания указаны номера цилиндров, что очень удобно.



Воздушный фильтр меняем, отвернув четыре винта крепления крышки. При замене ремня навесных агрегатов и ГУР снимаем корпус в сборе, освободив хомут впускного гофра и отвернув два болта М6.



Чтобы сбросить давление в топливной магистрали, заводим двигатель либо без этого реле, либо без предохранителя Fuel Pump (15 А, показан стрелкой).



Замене ремня ГРМ мешает опора силового агрегата. Меняя поликлиновой ремень, сложно отвести ролик натяжителя (показан стрелкой) – не за что зацепиться монтажкой.



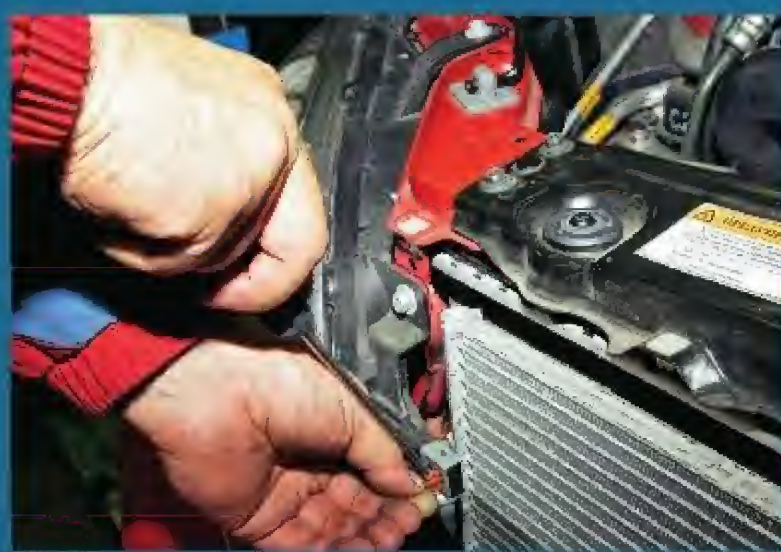
Поменять колодки дискового тормоза совсем несложно. Перед сборкой очищаем механизмы и проверяем легкость хода поршня в суппорте и направляющих пальцев.



Колодки в барабанном механизме ручного тормоза подводим вращением этой корончатой гайки и только потом регулируем ход рычага в салоне (гайка под заглушкой под стаканчика).



При замене салонного фильтра пригодится небольшое зеркальце, с помощью которого под панелью приборов легче нащупать лючок. Для удобства работы «бардачок» лучше снять.



Поменять лампу указателя поворота можно лишь на снятой фаре. Для этого демонтируем решетку радиатора: в нижней части ее держат два хрупких пистона, которые неплохо иметь в запасе.



Выводим фару из «глазницы» строго по оси авто. Стрелкой показан кузовной элемент, мешающий вынуть патрон лампы без демонтажа фары.



Секцию заднего фонаря на крыле тоже выводим строго по оси машины. Чтобы в будущем облегчить демонтаж, можно смазать направляющие штыри (в кружке) или один из них удалить.



ЗАВОД АВТОСВЕТ

Яркий пример качества



Светотехническая продукция для отечественных автомобилей

- Яркость освещения
- Оптимальная видимость
- Длительный срок службы
- Соответствие стандартам
- Оригинальные технологии
- Надежность в эксплуатации

Поставщик конвейеров ОАО "АВТОВАЗ", ОАО "ГАЗ", ОАО "УАЗ", "GM-АВТОВАЗ"

Производственное предприятие, реализация и продвижение продукции находится в управлении Группы "СОК"

www.zavod-avtosvet.ru

На правах рекламы

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Удобный доступ к фильтру - Можно случайно повредить провода датчика кислорода	4
Замена воздушного фильтра	+ Удобный доступ, большой интервал замены - Ребра жесткости внутри корпуса мешают влажной уборке	4
Замена топливного фильтра	+ Легкосъемные клипсы-крепления - Нужна яма или эстакада	4
Замена свечей и проводов зажигания	+ На проводах и выводах модуля зажигания помечены номера цилиндров - Надо снимать декоративную накладку	4
Замена поликлинового ремня	+ Есть автомат натяжителя - Для отвода натяжного ролика нужен спецключ	3,5
Замена ремня ГРМ	+ Есть автомат натяжителя - Надо вывешивать двигатель. Затруднен монтаж поликлинового ремня	3,5
Замена ОЖ двигателя	+ Есть сливная пробка на радиаторе - Сложно слить жидкость не расплескав	4
Замена тормозных колодок	+ Простота конструкции - При подъеме скобы сворачивается гофр пыльника	4
Регулировка ручного тормоза	+ Очень редкая операция, так как отдельные колодки барабанного механизма мало изнашиваются - Двухступенчатая последовательность: сначала регулируем механизм в колесе, затем натягиваем трос	4,5
Замена салонного фильтра	+ Повод навести порядок в «бардачке» - Затруднен доступ, вероятность повреждения элемента при установке	4
Замена ламп в фарах	+ Удобный доступ к лампам головного света - Для замены ламп поворотников надо снимать фару	2,5
Замена ламп в задних фонарях	+ Удобный доступ к лампам секций на крышке багажника, третьему стоп-сигналу и подсветке номерного знака - Усилие снятия секций на крыльях граничит с прочностью фонарей	2

* По 5-балльной шкале в сравнении с «Ладой-112», трудоемкость обслуживания которой условно оценена на «четыре».

одолевая усилие защелки в отбортовке крыла.

Такие же защелки есть и на задних фонарях (в тех секциях, что на крыльях), вот их «хватку» удалось одолеть только в четыре руки: две тянут фонарь за внутреннюю часть, а еще две помогают сдвинуть его скользящими ударами ладоней по колпаку. Работающему в оди-

ночку не позавидуешь: придется, скрепя сердце и царапая кузов, поддевать фонарь инструментом, предварительно намазав ладонь (чтобы не скользила) сахарным сиропом, медом или вареньем. Увы, глумление над сладостями значительно испортило позитивное в целом впечатление о ремонтпригодности «Лацетти». □



«Шевроле-Лацетти» собирают в Калининграде на предприятии «Автотор». Кузов: хэтчбек, седан или универсал (Wagon). Двигатели: бензиновые 1,4, 1,6 и 1,8 л (94, 109 и 122 л.с. соответственно). Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат (только седан и хэтчбек 1,6–1,8 л). Стоимость хэтчбека – 357 600–528 600 руб., седана – 368 100–542 900 руб., универсала – 410 100–512 900 руб. (в зависимости от комплектации).



Сменить все!

«Автомобили с вторичного рынка порой обходятся дорого!» – говорит Анатолий Вайсман.

От Калифорнии до Москвы... Нигде любовь не следует законам логики! «Дэу-Леганза» 2001 г., немало потрудившийся на американских дорогах, попав в Россию, тут же обрел нового владельца, который влюбился в просторную машину с мотором 2,2 л! «Пусть прошла 110 тысяч – все для нее сделаю!» – божился хозяин, решив отдать «Леганзу» на исследование в солидную фирму ОСТЕРН-АВТО. – Пусть специалисты проверят машину, отремонтируют что надо, а я уж за ценой не постою!»

Конечно, приняли щедрого автовладельца как родного. И «просветили»! Со слов специалистов, в США немало таких дорог, которые убивают автомобиль так же, как наши. Кроме того, США, в среднем, довольно южная страна: летом нелегко там автомобилю! Особенно худо системе охлаждения, кондиционеру, аккумулятору, амортизаторам. Наконец, важная роль принадлежит человеческому фактору: американцы, в отличие от педантичных немцев, – разгильдяи: для многих автомобиль – железяка, которую нет необходимости особенно беречь. Ездят на дешевых маслах, фильтров не меняют, на стуки в подвеске не обращают внимания.

Короче, машину, прибывшую из США, необходимо «перетряхнуть»! Как минимум, поменять приводные ремни, масла, жидкости и другие расходники, привести в порядок подвеску, управление, тормоза, систему охлаждения, а там и двигатель, трансмиссию...

Обласканный таким приемом, наш герой не заикнулся

о смете расходов на эти работы. Делайте, мол, – и точка.

Разбирались фирмачи с «Леганзой» дней пять. И, наконец, порадовали: выходило, что владелец доселе ездил на машине с неисправной подвеской и тормозами, а теперь «Дэу» стал ласков, как пушистый котенок! В тормозах очень многое поменяли. Исключение – колесные цилиндры, которые пришлось бы заказывать и долго ждать. Но и родные практически исправны.

В системе охлаждения заменили ветхие патрубки и радиатор, ведь старые грозили не сегодня-завтра развалиться. В подвеске поменяли кучу деталей.

А двигатель – тема особая: стоимость капремонта, мол, 100 тысяч, так что, прежде чем это затевать, решили дать хозяину подумать – ведь за уже сделанное он должен запла-

тить 60 тысяч. В подтверждение выдали заказ-наряды.

Здесь – небольшое отступление. Заказ-наряд – документ, подтверждающий, что работы сервисом выполнены. Тут есть все – перечень работ, расценки, подписи исполнителей, круглая печать. Увы, есть одна важная деталь: неопытного автолюбителя профессионал сервиса чует за версту. А неопытный человек часто стесняется задать справедливые вопросы... И зря, так как некоторые мастера не прочь воспользоваться неосведомленностью клиента. Таких все больше – для нечистых на руку механиков ныне райские времена.

При чтении заказ-нарядов у хозяина зародились первые сомнения. Как, например, меняли радиатор и патрубки, не слив охлаждающую жидкость? Судя по стоимости работ, цена жидкости была в них заложена, но чуть дальше эти деньги

посчитали снова, отдельно. (Кстати, «двойной зачет» стоимости жидкостей, смазок, масел – весьма распространенный прием обсчета невнимательного клиента. Помните это!)

А что такое «профилактика» направляющих пальцев в суппортах? Таковых четыре. На каждый – капля смазки за 320 рублей? Видимо, в ее рецептуре бриллианты. Вот такие «мелочи» и рожают недоверие к фирме. Но автовладелец не стал с нею ссориться – ведь мастера, поднаторевшие в таких делах, «убедить» могут кого угодно. Заплатить по счетам, конечно, пришлось.

Покатавшись день-другой, владелец заметил, что ни тормоза, ни подвеска лучше не стали. И решил просить помощи в других местах. Друзья посоветовали ехать ко мне.

Да, с машиной не все было «о кей»: светился символ «проверь двигатель», уходило масло, мотор дымил. Не впечатляли тормоза. С бензином – канитель: при заправке хозяину приходилось лить топливо в бак тонкой струйкой – и на АЗС он слышал о себе немало «лестного»! Кстати, фирмачи предлагали радикальное решение – заменить бак в сборе, но владельцу хватило ума отказать! В конце концов, на трех листах заявки он перечислил столько всего, что с ходу и не охватишь. Особенно настаивал на ремонте двигателя – и снизу приписал: «Если понадобится, меняйте все!»

Загнали «Леганзу» на подъемник. Результаты осмотра сверяли с заказ-нарядами

Один из поршней «Леганзы». Вот он – результат работы на негодном бензине: маслосъемное кольцо закоксовано, излишки масла из цилиндра выбрасывало в систему выпуска, машина дымил. По окончании ремонта мы открыли владельцу несколько адресов, где еще можно заправить «коня» бензином, а не отравой. Но что будет завтра?





Если шланг «заламывается» (складывается), его живое сечение падает почти до нуля. Какая уж тут вентиляция бензобака! При заправке воздух должен свободно покидать бак, иначе «сюрпризов» не миновать. Надо заменить шланг новым или, если допускает материал, нагреть и выправить. Хотите – вставьте внутрь пружину, но это уже сложнее.

фирмачей. Ну и дела! В подвеске те не заметили убитых амортизаторов – лишь стойки стабилизатора якобы поменяли. Но неужто глаза нас обманывают? Кто-то гонял на них еще по Калифорнии! Скорей всего, подвеску вообще не трогали, даже не осматривали.

Направляющие пальцы суппортов в тормозах (помните, по 320 рублей на каждый!) тоже не узнали тепла человеческих рук. О какой профилактике шла речь в заказ-наряде?

Тормозные диски, глядим, новые. Меняли! А колодки старые. То-то машина плохо тормозит! Кстати, деньги за «замену» взять не забыли. Главный и колесные цилиндры старые, но оказались в отличном состоянии. Хоть здесь хозяин сэкономил!

Итак, наша очередь взяться за ключи! Вопрос о двигателе был главным. Нужен ли капитальный ремонт? Но расход масла часто можно умерить и без него. Компрессия в цилиндрах для такого пробега еще достойная. В небольшом ее снижении скорей всего виновны клапаны. Сняли головку блока. Да, клапанам нужна притирка. Но никакого объяснения угару масла пока нет: колпачки отличные, клапаны не болтаются, нагара на впускных мало. Сетка платохонингования в цилиндрах почти не тронута износом – увеличение диаметра

не более чем на 0,01 мм. Откуда же такой угар? Осмотрим-ка поршни и кольца.

Вскоре открылась картина, сегодня сколь обычная, столь и позорная: компрессионные кольца в порядке – чистые, подвижные, а маслосъемные закоксованы наглухо! Но масло в двигателе прозрачное, светлое – нет и намека на отложения, характерные для низкого качества. Значит, уже в первых поездках по России «поработал» наш бензин? Похоже, что история с «Фокусом» (ЗР, 2007, № 6) повторилась – на автомобиле другой марки.

Поршневые кольца заменили – и компрессия поднялась до 13 бар. А сигнал «проверь двигатель» указывал на неисправность датчика фазы. С новым, по оценке владельца, машина стала живей!

В подвеске обновили целый ряд деталей – от амортизаторов до упоминавшихся стоек стабилизатора. В тормозах – колодки. Внешний вид приводных ремней не внушал доверия – поставили новые.

А что было с упрямым бензобаком? Конечно, «мастера» понимали, что нарушена его вентиляция. Но проще запугать «лоха» страшной историей о неустранимом дефекте и на этом неплохо заработать, чем возиться с «копеечным» дефектом. «Заломанный» шланг мы прогрели тепловым пистолетом, расправили – и вентиляция восстановилась.

Чтобы привести «Леганзу» в рабочее состояние, хозяин потратил у нас почти ту же сумму, что в фирменном сервисе – тут уж ничего не поделаешь. Зато мотор заработал отлично – какая там «капиталка»! Масло не уходит, машина плывет по дороге лебедем. Но повод для раздумий у человека появился. Теперь он неплохо знает матчасть – и уже не будет щедро платить за протирку оптических осей фар и регулировку взаимного положения поршней. □

На правах рекламы

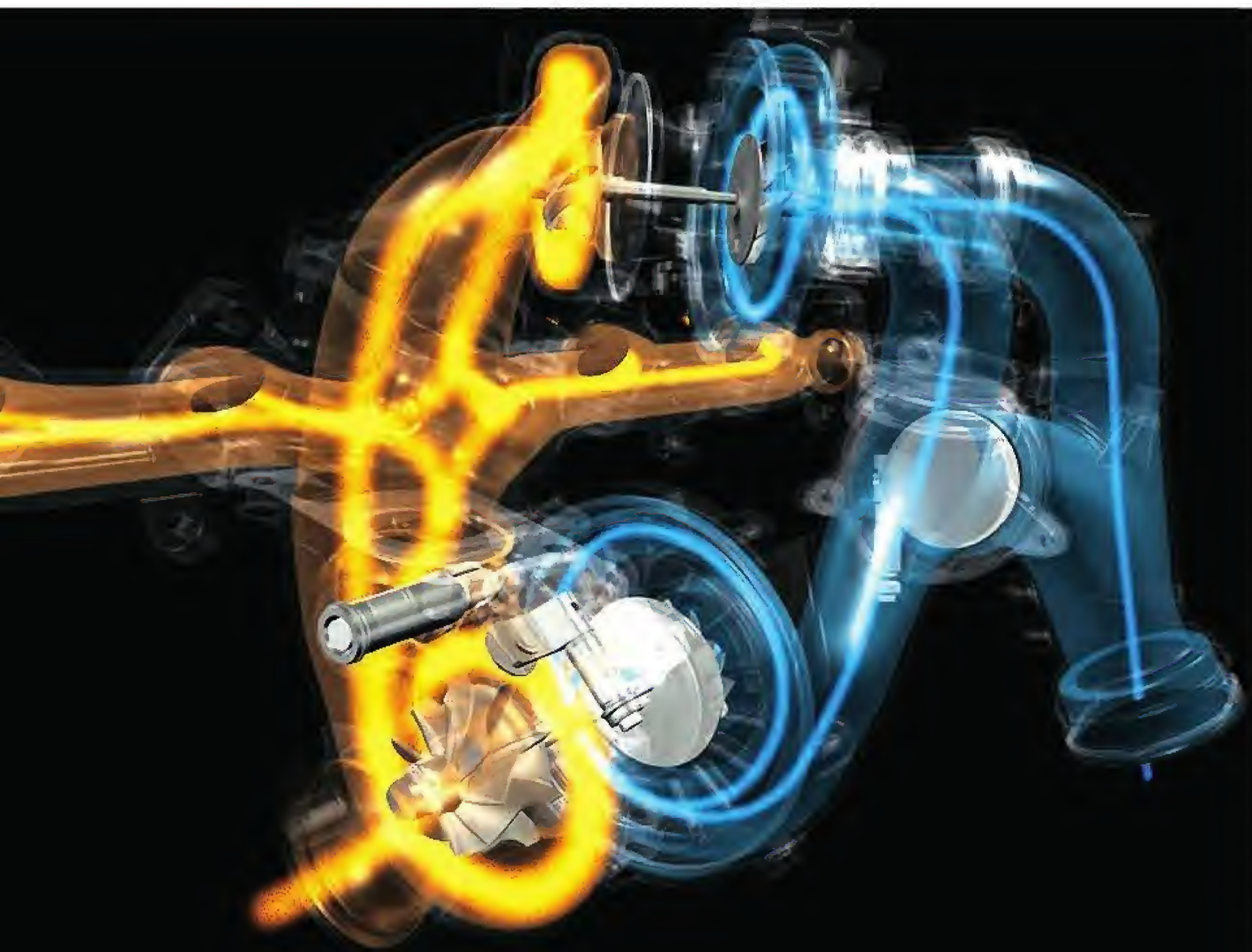


высокие пусковые параметры
надежность и долговечность
технологии EXIDE



Первая
Аккумуляторная
Компания
(495) 730-5864
<http://www.1ak.ru>

на правах рекламы



В погоне за мощностью

Автомобили с турбонаддувом давно не экзотика. Чтобы передовая техника служила дольше, воспользуйтесь советами специалистов. Выслушал их Геннадий Емелькин.

ПОЧЕМ КИЛОВАТТ?

Основная идея турбонаддува – использовать часть энергии отработавших газов для привода компрессора, повышающего подачу воздуха в цилиндры двигателя. Энергия, выбрасываемая в атмосферу с горячими газами, немалая – примерно треть теплоты сгорания топлива! Но лишь небольшую часть этих потерь удастся вернуть и использовать в деле – таковы законы термодинамики. Например, поставим в поток газов колесо турбины, пусть оно приводит какой-нибудь потребитель вроде генератора. Просто? Не спешите с выводами. Крошечное турбинное колесо

выдает полную мощность при очень высоких оборотах – до сотен тысяч в минуту. Как их увязать с оборотами генератора? Его пришлось бы подключить через громоздкий и дорогой понижающий редуктор. Но выгода от снятой с турбины мощности в этом случае невелика – стоило ли огород городить? Оказывается, при разумном подходе мощность турбины можно использовать не напрямую. За счет ее форсируют процессы в самом двигателе!

Еще в начале прошлого века поняли, что на общем валу с турбиной уживется колесо компрессора, который станет сжимать воздух и нагнетать

его в цилиндры. При соответствующей подаче топлива за счет лучшего наполнения цилиндров мощностные показатели существенно растут. Для выпускной системы турбина – это помеха, но за каждый потерянный на ней ватт можно получить значительно большую прибавку эффективной мощности двигателя.

Однако есть нюансы, осложняющие реализацию турбонаддува. Нельзя просто так оснастить им двигатель, который на это не рассчитан. Давление в конце такта сжатия получается слишком большим, что порождает опасность детонации, а выросший крутящий момент увеличивает на-

пряжения в деталях и грозит поломками. Ужесточаются требования к смазке и охлаждению. Наконец, надо менять настройки систем питания, зажигания, газораспределения и выпуска. Короче, наддувный и атмосферный двигатели далеко не одно и то же.

Пару турбина-компрессор называют турбокомпрессором – ТК. Мощность турбины, как и любого двигателя, связана с крутящим моментом через число оборотов. Чем турбина меньше, тем выше оптимальное число оборотов – у некоторых частота вращения достигает 200–250 тысяч в минуту. Хотя крутящий момент невелик, получаемой мощности достаточно для привода колеса компрессора, нагнетающего воздух. Но при сжатии он нагревается – плотность получается ниже оптимальной, поэтому воздух пропускают через промежуточный охладитель, размещенный обычно спереди радиатора системы охлаждения. На это опять-таки тратится часть мощности, но конечный выигрыш больше. Термодинамика – наука сложная!

ГЛАЗ ДА ГЛАЗ

Наука и технологии на месте не стоят – нынче срок службы ТК, если с ним грамотно обращаются, сопоставим со сроком службы двигателя. Увы, многие владельцы пренебрегают уходом – отсюда поломки, а ведь цены ТК на фирменных станциях обслуживания с 1500 у. е. только начинаются.

Вал ТК вращается в подшипниках скольжения, масло к которым поступает из системы смазки двигателя, а затем стекает в поддон картера. Износ двигателя сказывается на состоянии ТК довольно своеобразно: пока прорыв газов через поршневые кольца в пределах нормы и давление в картере не слишком велико, вал ТК хорошо смазывается без излишнего расхода масла через лабиринтные уплотне-

ния. Если же давление чрезмерное, масла в картер вытекает меньше, зато больше – из корпусов подшипников через зазоры наружу. Масло подхватывается потоком газов и воздуха: синий дым за машиной показывает, что ТК стал заложником безобразного состояния двигателя.

Для контроля давления газов в картере есть высокоточные, дорогие манометры, подключать которые к сильно изношенному двигателю сразу не стоит – можно повредить прибор. Тут достаточно простого приспособления на принципе сообщающихся сосудов, показанного на рисунке. Это изогнутая в виде латинской буквы U прозрачная трубка либо две трубки, связанные гибким шлангом, в которые налита подкрашенная вода. Один конец «прибора» связан с внутренней полостью картера через маслосливную горловину, другой – с атмосферой. На исправном двигателе при минимальных оборотах холостого хода перепад давлений составляет около 20 мм. На повышенных оборотах, особенно под нагрузкой, он может возрасти до 100 мм. На двигателях с наддувом давление в картере выше атмосферного!

Конечно, давление в картере зависит не только от со-

стояния цилиндро-поршневой группы и режима работы, но и от эффективности вентиляции картера. Трубки, забитые отложениями, обычно нет смысла чистить – лучше их заменить.

А вот другой случай. Двигатель, турбокомпрессор, система вентиляции в порядке, а расход масла велик. Тут виновником может оказаться засорившийся воздушный фильтр: разрежение во впускном патрубке стало больше, из зазоров в лабиринтных уплотнениях ТК масло сильней отсасывается в поток воздуха и попадает в цилиндры двигателя. Здесь ТК стал строгим экзаменатором, напоминающим хозяину о необходимости вовремя менять воздушный фильтр.

КАК ПО МАСЛУ

Недостаточное давление масла губительно для подшипников ТК! Норма – около 4 бар – и пленка масла надежно разделяет вращающийся с огромными оборотами вал и неподвижные детали. Если же давление низкое и масляного клина нет, подшипникам и валу конец! Прикиньте: допустим, диаметр вала – 6 мм, а частота вращения – «всего лишь» 120 000 об/мин, значит, окружная скорость вала относительно подшипников – поч-

Точный манометр для измерения давления в системе смазки двигателя. Здесь же набор переходников для разных марок двигателей.



Турбокомпрессор фирмы APREX. Воздушный фильтр снят, видны лопасти рабочего колеса компрессора.



Схема проверки давления масла. Необходим точный манометр с набором переходников под разные двигатели.



ти 38 м/с. Если не будет смазки, то при такой скорости полусухого (а тем более сухого!) трения катастрофа неминуема.

Давление в системе смазки нужно держать под контролем, но многие современные автомобили позволяют судить о нем весьма ориентировочно – полагаться на штатный указатель, лампочку и т.д. не стоит. Для проверки требуется точный манометр в наборе с переходниками. Вывернув штатный датчик давления масла, ввертываем штуцер из набора и подключаем прибор. Давление ниже нормы озна-

Vitek
Техника для жизни

официальный
спонсор
ТВ трансляции
Формула 1

Внимание! Конкурс!

Стань лидером
в предварительном заезде:
приобретая аудио-видео
технику VITEK, заполнив анкету,
прими участие в творческом
конкурсе

ФИНИШИРУЙ ПЕРВЫМ!



ВНИМАНИЕ! Всем купившим аудио-видео технику VITEK на сумму более 1600 руб. — гарантированный подарок — ФИРМЕННЫЕ НАРУЧНЫЕ ЧАСЫ VITEK

С 1 сентября по 30 октября 2007 года ты можешь стать пилотом акции «Финишируй первым!» и получить главный подарок — СКУТЕР! Купи аудио-видео технику VITEK на любую сумму, заполни специальную анкету — и автоматически будешь зачислен в Промежуточный Тур творческого конкурса. Обойдешь соперников в Промежуточном туре — получишь сертификат на приобретение техники VITEK на 2500 руб.



Узнай подробности акции на www.vitek.ru
или по телефону горячей линии: **(495) 101-01-70**

ДИАГНОСТИКА ТУРБОНАДДУВ

Промежуточный охладитель воздуха (интеркулер) позволяет лучше наполнять цилиндр рабочей смесью.



чаает, что, скорее всего, изношен маслосос либо забита сетка маслоприемника. Поддон картера придется снимать, иначе машину не починишь. Отслуживший насос остается заменить новым — его ремонт сложен и себя не оправдывает. Сетку маслоприемника обычно удается очистить или промыть.

Еще одна любопытная деталь — тонкая, с изгибами трубка, по которой масло подается к турбокомпрессору. Ее длина на некоторых двигателях достигает метра, а ведь рядом раскаленный выпускной коллектор. Пока двигатель работает, такое соседство не очень опасно, масло постоянно течет внутри трубки и перегреться не успевает. А вот после выключения горячего двигателя оно образует в трубке прочные, как на сковородке, смолистые отложения. Проходное сечение трубки постепенно сокращается, а с ним и подача масла к ТК. Недосмотрите — беда гарантирована!

Значит, трубку надо проверять. Довольно часто бывает разумнее заменить ее новой — очистка оказывается слишком сложным делом.

Частенько турбокомпрессоры ломаются у забывчивых либо «экономных» владельцев,

редко меняющих масло. В старом масле много абразивных частиц, и хотя их размеры микроскопически малы, подшипники ТК изнашиваются гораздо интенсивней. Зазоры растут — масляная пленка разрывается, после чего наступает неизбежный конец.

Забывчивым гражданам рекомендуем все важные действия с автомобилем, включая смену масла, записывать если не в сервисную книжку, то хотя бы в блокнот. А «экономным»... — этим уж ничем не поможешь. Легкомыслие таблетками не лечится.

В заключение «утешим»: поломка ТК еще не повод отчаиваться и искать покупателя на автомобиль. Нужный агрегат можно приобрести не только на фирменной станции (за немалые деньги): специализированные сервисные центры способны предложить восстановленный турбокомпрессор за приемлемую цену — в зависимости от модели она колеблется между 9000 и 15 000 руб. Хотим лишь предупредить: прежде чем поставить ТК на машину, обязательно устраните причину поломки предыдущего! □

Благодарим сервисный центр «ДИАС-ТУРБО» за помощь в подготовке материала.

«Пустячок» замедленного действия

Некоторые дефекты электрооборудования закладываются еще при проектировании автомобилей, утверждает Борис Ездаков.

Стало дурной традицией, что электрика отечественных автомобилей сделана на «троечку», оттого и подводит. Приведу первый пример. К валам, подшипникам, шестерням, синхронизаторам коробки передач претензий нет, но на «Калине» ввели электрическую блокировку включения передачи заднего хода. Чем не угодила конструкция «десятки»? Говорят, нарекания вызвал мудреный и капризный привод переключения. Сделать его проще и надежнее, исключив возможность случайного включения задней передачи, удалось именно внедрением электрической блокировки.



Что же – революционное новшество уже получило народную оценку. При отказе (например, в случае обрыва питания соленоида) легко оказаться в ситуации, когда радибы отъехать назад, но передатчу не включишь: блокирующий штырь соленоида выдвинут, а он крепкий! Чтобы уехать, придется немало потрудиться. Как отвинтить соленоид? Если с собой есть ключик «на 36» (рожковый), вам повезло, – правда, предстоит еще подобраться к устройству, а оно расположено низко. Знайки рекомендуют на резьбовую часть соленоида надеть толстую шайбу или несколько тонких, чтобы отодвинуть его

Качество самого разъема – на «троечку», поэтому я, не дожидаясь неприятностей, воспользовался старым рецептом – нанес слой антикора, а поверх обмотал изоляционной лентой. Как показывает опыт, такая защита довольно надежна и долговечна. Но остается риск зацепить низко висящим жгутом упавшую ветку или корень на лесной дороге. Инженерам ВАЗа стоило бы доработать подмоторный щит.

от коробки миллиметров на пять. А чтобы масло не потекло, это место надо чем-то уплотнить.

Судя по редакционной почте, случаи обрыва явно коротковатых проводов нередки. Но и при целых проводах питание соленоида может быть прервано из-за окисления контактов в разъеме. Так или иначе, соленоид может «подловить» любого – хотя виноват не он сам, а скорее сопутствующие обстоятельства. В частности, неудобное расположение соленоида, где его бомбардирует встречный поток грязи.

Когда в рекламном ролике ВАЗа показывают процесс рождения «Калины» и гордо заявляют о «нулевом уровне» сборочных дефектов, это чистая правда: нарушений технологии нет. Но будущие дефекты («пустячки» замедленного действия) заложены в самой конструкции.

Это касается не только блокировки заднего хода. С появлением «десятки», а следом и «Калины» народ стал интересоваться тем, куда уходит дож-

девая вода с крыши, если водосточных желобков нет. Она течет, как было всегда – сверху вниз. И дырочки находит: орошает подкапотное пространство, журчит между стойками кузова и дверями (хорошо тому, у кого уплотнители в порядке). Было бы неудобно и несовременно тащить внутрь двери жгут проводов и там уже каждый подключать «адресно». На двери сделали разъем. Ответная часть – на жгуте, выходящем, как обычно, из стойки. Поверх проводов – резиновый чехол. Все это приемлемо, пока он цел. Но чехлы особой долговечностью не прославились. Разорвался – и струя грязной воды попадает прямо в разъем.

Что предпринять владельцу, покажем на снимках. □



Это жгут, выходящий из стойки кузова, спускается на несколько сантиметров, защищенный довольно нежным чехлом. Если порвется, вода непременно потечет в разъем. Поэтому контакты пришлось обработать защитной токопроводящей смазкой.

Собрав разъем, покрываем его «Мовилем» из аэрозольного баллончика – следы видны на фото. Это защитит соединение от проникновения воды по стыку его частей.



Так выглядит электроразъем соленоида блокировки на виде снизу-сзади. От встречного потока воды, соли, грязи, камней устройство никак не укрыто. Несколько выше (на фото не виден) находится включатель света заднего хода. С ним проблем меньше, но его отказ тоже чреват неприятностями вплоть до аварии. Провода таких «лягушек» еще на «Жигулях» защищали от коррозии как могли.

Молния для бензина

Сегодня на автомобилях господствуют двигатели с искровым зажиганием. В различных системах зажигания, их плюсах и минусах разобрался Геннадий Непряжин.

«Из искры возгорится пламя!» Красивый лозунг. Но не всякий «костер» в цилиндре двигателя легко запалить. Хорошо воспламеняются только те смеси топлива с воздухом, соотношение которых близко к опти-

мальному – воздуха ровно столько, сколько нужно для сгорания топлива. Если смесь слишком бедная или богатая, воспламенение становится ненадежным или прекращается вовсе, особенно если искра

Компоненты «кулачковой» системы зажигания 4-цилиндрового двигателя. При пуске через замок 4 питание поступает на систему зажигания и стартер. Рядом прерыватель-распределитель 1. Главный узел прерывателя – контактная группа 5. Если в системе одна катушка зажигания, то на многоцилиндровом двигателе подобный распределитель необходим. На центральный вход подается высокое напряжение с катушки 2. По окружности крышки распределителя столько выходов, сколько цилиндров. Раздачей им высокого напряжения заводит бегунок 7 наверху вала распределителя. От этих выходов напряжение подается по проводам 3 на свечи. При изменении режима работы двигателя угол опережения зажигания должен меняться, за это отвечают центробежный и вакуумный регуляторы УОЗ. Они поворачивают прерыватель относительно вала «вперед» по вращению или «назад», меняя УОЗ. (С ростом оборотов или уменьшением нагрузки УОЗ увеличивают, но по разным законам.) У каждой фирмы свой порядок рабо-

ты цилиндров двигателя. Например, на ФИАТе, от которого пошли моторы ВАЗа, порядок 1-3-4-2. Но у многих рядных 4-цилиндровых моторов порядок работы 1-2-4-3. Например, на немецком «Фольксвагене», наших «волгах», «москвичах». У 6-цилиндровых рядных моторов часто встречается последовательность 1-5-3-6-2-4, а у V-образных «американцев» бывает даже 1-2-3-4-5-6.

У показанной на фото катушки три низковольтных контакта. Это для того, чтобы она питалась напрямую при пуске двигателя, а затем – через дополнительный резистор. Параметры катушки подобраны так, что питание через резистор обеспечивает достаточную мощность искры, при пуске же ее делают еще мощнее. Такая «идеология» держалась довольно долго, но сам резистор нередко подводил! Это знакомо владельцам «волг», «запорожцев», «москвичей», старых иномарок и т.д.

Контакты прерывателя – слабое место. Показанной на снимке монетой 6 бывалые люди очищали контакты, возвращая их к жизни.



Элементы системы зажигания, встречающейся на части «жигулей» и «нив». У катушки 2 (Б117А) нет дополнительного резистора. Для очистки контактов 5 прерывателя-распределителя 1 тоже годилась монетка 6! Замок зажигания 4 – старый знакомый, но капризен! Чтобы защитить его контакты от обгорания, на ВАЗ-2104, ВАЗ-2105, ВАЗ-2107 с 1986 года стали применять разгрузочное реле 8. Бегунок 7 характерен для «жигулей» – между центральным и боковыми контактами помехоподавительный резистор. Увы, он нередко подводил... Подгорит – мотор работает плохо, мучает владельца. Сгорит совсем – мотор остановится. Правда, выход есть: плюнув на радиопомехи, заменить резистор кусочком проволоки, металлической фольги и т.п.

На этом фото показаны и элементы бесконтактного зажигания с датчиком Холла 10 и электронным коммутатором 9, такими оснащали некоторую часть «классики» ВАЗа после 1988 года.

На переднеприводных ВАЗах восьмого семейства распределитель с датчиком Холла и электронный коммутатор утвердились окончательно. Катушка зажигания более высокой энергии получила обозначение 27.3705.

У показанных выше систем были и другие слабости: трескались пластмассовые детали распределителя, выкрашивался центральный контакт – «уголек», пересыхали высоковольтные провода, высоким напряжением пробивало бегунки, датчики Холла... Как видите, просто – не всегда хорошо!



слабая или подается не вовремя. Пример экстремальной ситуации – пуск двигателя в мороз. Его успех или неудача часто зависит от самых «незначительных» нюансов.

ЗА СПИЧКАМИ

Для зажигания нужна энергия. В бортовой сети машины главенствует аккумуляторная батарея, поэтому зажигание называют батарейным. На мотоциклах, мопедах, скутерах

можно встретить безбатарейное зажигание от магнето и ему подобных устройств.

Поскольку свечам нужен ток высокого напряжения, любая система имеет минимум одну катушку зажигания (высоковольтный трансформатор), превращающую вольты в киловольты.

Всякому автомобилисту полезно знать, что свеча, у которой внутренний конус изолятора и электроды закоксованы,

залиты топливом и т.п., работать не будет. Это азбука! Тому, кто жалуется на капризы свечи, обычно невдомек, что штатная свеча – настоящий индикатор исправности двигателя. Ни с того ни с сего закоптиться, замаслиться или захлебнуться топливом она не может – на то обязательно есть причина. Ищите! Пример – чрезмерный зазор между электродами. Он приводит к росту высокого напряжения на катушке (в пределах ее возможностей) – при таком напряжении пробой на массу часто происходит не в свече, а, на-

пример, через состарившуюся изоляцию высоковольтных проводов, катушки, крышки распределителя и т.п. Если ночью взглянуть на работающий двигатель, ветхие места изоляции обозначены на нем синими ореолами разрядов. А температура свечи, работающей с пропусками, ниже – электроды замаслятся.

Кстати, если свечи служат слишком долго, зазоры в них растут сами – от электроэрозии. Регулировать зазоры или менять свечи? Второе надежней, хотя и дороже.



Появление автомобилей с электронным впрыском подтолкнуло к дальнейшему развитию систем зажигания. Контроллер 1 ЭСУД в своих вычислениях учитывает показания ДПКВ 5. Последний отслеживает вращение коленвала по зубчатому венцу шкива 6, в котором есть пробел в два зубца – начало отсчета процессов искрообразования и впрыска. Контроллер подает управляющий сигнал либо на модуль зажигания 3, либо на двойную катушку зажигания 2 – соответствующие ЭСУД разные. Ток по высоковольтным проводам 4 идет на свечи двух пар цилиндров, поршни которых приближаются к ВМТ, – в рядных 4-цилиндровых моторах ВАЗ это пары 1-4 и 2-3. Катушки в модуле двухвыводные – одновременно с рабочей искрой в первом цилиндре будет холостая в четвертом, затем роли меняются. То же происходит и с цилиндрами 2 и 3.

С надежной, в общем-то, системой у АВТОВАЗа были неприятности. Хотя контроллеры (большой частью фирмы «Бош») весьма неплохи, датчики и исполнительные элементы порой подводят. Например, модуль зажигания установлен перед двигателем и бомбардируется грязью и водой, пролетевшими сквозь сито радиатора. Приходят в негодность и высоковольтные провода: если в них появляется обрыв, то растет и высокое напряжение, грозя пробоем в модуле.

Печально знаменит дефект первых серийных машин: шкив 6 из двух деталей, «сваренных» слоем демпфирующей резины, расклеивался – и мотор умолкал. Как быть, случись это в пути? Такой вопрос мы предлагали в конкурсе знатоков. Рекомендуем еще раз прочитать ответ на него в ЗР, 2003, № 4. Кстати, в качестве альтернативы магазины все еще предлагают цельный шкив, без демпфера.

Современный вариант системы зажигания применен, например, на 16-клапанном двигателе ВАЗ-21124 1,6 л. Высоковольтных проводов нет; каждая свеча обслуживается собственной катушкой зажигания 3, которая надевается прямо на свечу, плотно садясь в «колодец» крышки газораспределительного механизма. Она неплохо защищена от грязи, воды, но мойка двигателя под давлением может прикончить узел.

Командует работой таких катушек новый контроллер 2 Bosch – вариант М 7.9.7. Здесь четыре коммутатора в самом контроллере – по одному на катушку. Датчик фазы на двигателе определяет положение распредвала – чтобы контроллер точно знал, в какой цилиндр впрыснуть топливо (это назы-

вается фазированным впрыском) и подать искру. Датчик фазы работает совместно с датчиком положения коленвала, и если откажет, то контроллер перейдет на нефазированный режим – попарно-параллельно включаются форсунки, парами 1-4 и 2-3 срабатывают катушки, как в обычной системе с модулем зажигания.

Остальные элементы вам уже знакомы – это шкив 1, датчик положения коленвала 6, замок зажигания 5, разгрузочное реле 4.

Кстати, автомобилист-умелец может применить такую передовую систему и на старом автомобиле, даже на карбюраторном. Например, она отлично зарекомендовала себя на далеко не новом ВАЗ-2108 автора статьи. Как говорится, было бы желание!..



СПЛЯШЕМ ОТ ПЕЧКИ

Искра на свече должна быть не только мощной. Чтобы мотор работал, она обязана появляться в каждом цилиндре в конце такта сжатия, с учетом необходимого угла опережения зажигания (УОЗ). Это обеспечивают разнообразные устройства для синхронизации искрообразования с положением поршней.

Одно из самых старых – классический прерыватель-распределитель. Встретить «дедушку» можно и сегодня – не только на карбюраторных «жигулях», «волгах», «москвичах», но и на почтенного возраста иномарках.

Конструкция предельно проста, многое можно починить самому! Этот плюс в глазах некоторых знатоков главной минусов. Так, контакты прерывателя размыкаются и замыкаются под действием кулачков на валу распределителя, но вал при вращении колеблется – и разброс в величинах УОЗ тем больше, чем сильнее износ вала и его подшипников скольжения. По-своему вибрирует и подвижный контакт (молоточек) прерывателя. Контакты обгорают – на них появляются грубые неровности, вносящие свою лепту в ошибку по УОЗ. Их нужно вовремя менять. Опиливать,

шлифовать муторно и долго! Люфты в других элементах распределителя тоже создают помехи в работе. Прибор, увы, неточен.

Вал распределителя вращается вдвое медленней коленчатого вала – на каждую свечу подается высокое напряжение один раз за два оборота коленвала, в конце такта сжатия в цилиндре. Конечно, мы говорим о четырехтактном двигателе. В двухтактном искра бьет вдвое чаще. Если у вас есть такой мотоцикл или «квадрик» – не забудьте!

Автомобилист, имеющий дело с прерывателем-распределителем, должен понимать, что ошибки в регулировке опережения зажигания могут ухудшить или вообще сделать невозможной работу двигателя. В лучшем случае двигатель не развивает полной мощности, подергивается. Признак серьезного прокола – выстрелы в глушитель или «чиханье» под капотом. Ну а если мотор

молчит, то это в смысле диагностики худший вариант, ведь причиной могут быть вовсе не ошибки с зажиганием. Например, водитель, плененный красотой пустыни Каракумы, забыл заправить бак!

ДОЛОЙ КОНТАКТЫ!

Бесконтактная система синхронизации с датчиком Холла отслеживает УОЗ намного точнее. Чувствительный к вибрации прерыватель аннулирован – и ошибка в УОЗ, связанная с люфтом вала распределителя, стала малоощутима.

Но распределитель зажигания расположен так, что о положении коленвала «узнает», как по испорченному телефону, роль которого выполняет цепь (или ремень) ГРМ, привод масла насоса и так далее. Как учесть износ деталей, зазоры между ними? Путь длинный, ошибки накапливаются.

Давайте избавимся от них! Нет распределителя – нет и

его проблем. Идея давно реализована. На передней цапфе коленвала укреплен диск с зубцами, считывая которые датчик положения коленвала (ДПКВ) выдает сигнал электронному блоку – и тот точно вычисляет положения поршней. Для привязки к ВМТ (например, первого и четвертого цилиндров в моторах ВАЗ) в определенном месте диска, с учетом установки ДПКВ, парочку зубьев удалили. Диск с зубцами объединили со шкивом, ведь приводить генератор или другое навесное оборудование мотор по-прежнему должен.

На многих двигателях с подобными системами регулировка зажигания упразднена. Искрой на свечах заводит контроллер электронной системы управления двигателем (ЭСУД), который выдает команды на катушки при оптимальных значениях УОЗ для каждого режима. При этом блок все время «контролирует

себя» по сигналу датчика детонации, поддерживая УОЗ около предельных значений.

Известны и другие системы зажигания – например, на некоторых машинах ВАЗ восьмого семейства пытались внедрять микропроцессорную систему зажигания, в которой не было механической раздачи высокого напряжения по цилиндрам. Один индукционный датчик считывал зубцы маховика, другой определял момент ВМТ по выступу на этом маховике. Информацию с датчиков обсчитывал электронный блок. Использовались две двухискровые катушки зажигания, управлявшиеся, как на ВАЗ-2110 (одна – на свечи 1 и 4, другая – на свечи 2 и 3), и двухканальный коммутатор. Система не прижилась из-за проблем с карбюратором.

Другие элементы наиболее распространенных систем зажигания показаны на снимках.

На правах рекламы

LucasElektrik

Стартеры



Для автомашин «Лада»:

1,4 kW повышенная мощность

30 000 циклов гарантированного запуска двигателя

Генераторы



Гарантия стабильного напряжения в электросистеме Вашего автомобиля!

Эксклюзивный дистрибьютор в России:
ЗАО «Р и А Партнер Консалтинг»
тел./факс: (495) 730-54-51, 254-26-42

Телефон сервисной службы:
8-800-333-0-911
Звонок бесплатный из любого региона России





На Вазе:

**ЕВГЕНИЙ
БАЙБОРИН**
отдел доводки
двигателей

■ На «Калине», хорошо работавшей осенью в Питере, поехал зимой в отпуск. Там, несмотря на морозы, мотор стал перегреваться. Чем это вызвано?

Чаще всего система охлаждения отказывает по причине разгерметизации ее элементов – шлангов, расширительного бачка и его пробки и т.д., а также вследствие неисправности термостата. Разгерметизация не позволяет жидкости циркулировать под избыточным давлением, из-за чего температура ее кипения снижается, в системе появляются паровые пузыри, пробки. Это, в свою очередь, приводит к падению производительности водяного насоса, ухудшению циркуляции и снижению теплоотдачи радиатора.

Неисправность термостата – несоответствие температуры начала открытия либо неполное открытие для циркуляции жидкости по большому кругу – напрямую влияет на температурный режим двигателя. Необходимо провести диагностику системы охлаждения, а по ее результатам восстановить ее герметичность или заменить термостат.

■ Допустимо ли эксплуатировать двигатель ВАЗ-21124 на топливной смеси Е85?

Маркировка Е85 означает, что 85% этого топлива составляет этило-

вый спирт. Такие смеси предназначены для автомобилей с оригинальными силовыми установками FFV – FLEXIBLE FUEL VEHICLES. Применение подобного топлива в обычном двигателе, предназначенном для работы на бензине, ведет к разрушению резинотехнических изделий, коррозии деталей из цветных металлов в топливной системе, что грозит ее разгерметизацией и пожаром. Помимо сказанного, такое топливо вызовет затруднения с пуском, особенно при низких температурах. Из-за меньшей энергии сгорания спирта и обеднения рабочей смеси в цилиндрах мощность двигателя снижается, ухудшаются ездовые качества.

■ Можно ли растачивать блок цилиндров двигателя ВАЗ-21083 до диаметра 84 мм, что это дает?

Мы не вправе давать подобных рекомендаций, поскольку завод таких опытов не проводил. Да и нужны ли они? Известно, что толщина стенок цилиндров этого двигателя – всего 4,5+0,5 мм. При дальнейшем уменьшении толщины увеличится деформация стенок при работе, а ее последствия – увеличение механических потерь и расхода масла, ухудшение показателей токсичности. К тому же понадобится новая оригинальная прокладка головки цилиндров. Вырастет паразитный объем ме-

жду поршнем и головкой цилиндров в положении ВМТ, что ухудшает антидетонационные качества камеры сгорания и опять-таки повышает токсичность отработавших газов.

■ Можно ли на ВАЗ-21102 без нейтрализатора применить экономичную прошивку – с обедненными смесями, а не со стехиометрическими?

Теоретически это возможно, но приведет к ухудшению экологических параметров и создаст другие проблемы.

Напомню, что закон запрещает подобные изменения конструкции без соответствующего согласования; самодеятельность обернется проблемами при техосмотре или ремонте по гарантии.

Ну а самое курьезное в том, что ожидаемой экономии топлива можно и не достичь, поскольку отказ от обратной связи по кислородному датчику лишает ЭСУД возможности корректировать топливopодачу для компенсации разброса допусков на ее компоненты. При неблагоприятном сочетании допусков на датчики, форсунки и т.д. расход топлива может даже увеличиться. Такой опыт был приобретен, когда завод выпускал автомобили без нейтрализатора, с ЭСУД без обратной связи.



На Газе:

**ВАЛЕРИЙ
ДЬЯЧКОВ**
КБ специальных
испытаний
**ЕВГЕНИЙ
НЕСМЕЛОВ**
КО шасси
**АЛЕКСАНДР
МАРКУС**
отдел шасси

■ При смене антифриза задумался: сколько его остается в системе охлаждения и не портит ли старая жидкость вновь залитую?

Если автомобиль расположить на ровной горизонтальной площадке, открыть все краники – на отопителе, радиаторе и блоке цилиндров, – то в системе охлаждения остается, по нашим замерам, 10–12,5% жидкости от полного ее объема. (Остаток не одинаков для разных машин и двигателей.) При смене отработавшей срок охлаждающей жидкости на такую же проблем быть не должно. Конечно, мы говорим о марках, рекомендованных заводом. А вот смешивать продукты от разных производителей, сделанные по различным технологиям, рискованно. Проверить в гараже их совместимость практически невозможно. В этом случае придется идти на до-

полнительные расходы: слив жидкость, зальем свежую, пустим и прогреем двигатель, затем и эту сольем. Теперь двигатель промыт чистой жидкостью. Можно заполнить ею систему и отправляться в путь.

■ Купил с рук «Газель». Наступило время заменить масло в редукторе заднего моста – какое нужно покупать? А то ведь советуют разное...

В задних мостах указанных автомобилей допускается применение следующих трансмиссионных масел:

– в диапазоне температур от –25°C до +40°C: «Супер Т-3» (ТМ-5), SAE 85W90 ТУ 38.301-19-62-2001 (ОАО «Сибнефть» – ОНПЗ, Омск), «Девон Супер Т» (ТМ5-18) ТУ 0253-035-00219158-99 (ПО «Нафтан», Новополюк, Белоруссия); «Уфалюб

Унитранс» ТУ 0253-001-11493112-93 (ОАО «Уфанефтехим», Уфа);

– в диапазоне температур от –40°C до +25°C: «Лукойл» ТМ-5 SAE 75W90 ТУ 38 601-07-23-02 (ОАО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез», Кстово, Нижегородская обл.).

■ Руль «Волги» сильно вибрирует. Попытка устранить это сам, обращался в сервис, балансировал колеса – ничто не помогло.

Если все известные способы устранения вибраций не дали результата, возможно, их источником служат сами шины, у которых по окружности вращения существенно меняется радиальная или боковая жесткость. К сожалению, ГОСТ на шины устанавливает для этого показателя такие предельные значения, при которых ровное качение колеса становится невозможным.



И то, что не горит

Зловещие предсказания о скором истощении запасов нефти и борьба за экологичность побуждают все активнее искать альтернативные виды топлива. Чем нынче пробуют заправлять машины, разобрался Денис Арутюнян.

Один из самых известных путей заставить автомобили «дышать» без ущерба для природы – электрификацию оставим в стороне. Такие машины уже не кажутся при-

шельцами из фантастического фильма, даже на наших улицах встречаются гибридные «приусы» и «лексусы». Но вряд ли весь автопарк планеты перейдет на электротягу. Конструкторы ищут и иные пути...

ПЛЮС ГАЗИФИКАЦИЯ

Едва ли не самый доступный способ очистить выхлоп, при этом еще и сэкономив на топливе, – перевод двигателя на газ. Операция эта относительно простая и недорогая, но для

начала надо выбрать, какой газ использовать.

Метан (он же болотный или рудничный газ) чаще применяют в грузовых машинах и автобусах. Его плотность почти в тысячу раз меньше, чем у бен-

зина, поэтому метан хранят и транспортируют под давлением 200–250 атм в тяжелых толстенных баллонах. На дорогах не редкость грузовики, у которых под кузовом целая батарея красных «торпед» с запасом газа. Сейчас для облегчения конструкции стали использовать новые материалы. Например, фирма «Скания» делает версию автобуса «Омни линк», в моторе которого сгорает именно метан (ЗР, 2006, № 2), его запас возят на крыше. Там четыре алюминиево-композитных баллона по 320 литров каждый. Но даже новые материалы не спасли машину от тучности – емкости весят около 675 кг, да 200 кг добавляет запас газа. Выхлоп 310-сильного мотора чище, чем по нормам Евро V для дизелей, при том, что природный газ примерно вдвое дешевле бензина!

Однако неудобство хранения сильно ограничивает применение метана в качестве топлива. Тем не менее инженеры предпринимают попытки установить резервуары высокого давления в легковой автомобиль. Например, ВАЗ показал прототип «Приоры» с четырьмя баллонами под днищем багажника. Запаса хватает примерно на 330 км пути, еще около 170 км можно проехать на бензине (ЗР, 2007, № 10).

Правда, легковые автомобили на метане нечасто доходят до серийного производства, хотя такие примеры есть. Гораздо проще использовать другой газ – пропан-бутан (его еще называют сжиженным нефтяным или попутным). Стоит несколько дороже, но его можно транспортировать и хранить при ощутимо меньшем давлении – около 15 атм. Поэтому баллоны гораздо проще и дешевле. Для работы мотора на пропан-бутане нужен всего один редуктор (в нем газ переходит из жидкого состояния в газообразное), в то время как для метана – два (высокого и низкого давления). Двигатель, работающий на попутном газе, выбрасывает в атмосферу примерно вдвое меньше вредных веществ, чем бензиновый собрат, «заточенный» под Евро IV.

Некоторые ученые ищут применение попутному газу не в двигателе внутреннего сгорания, а в... паровом! Правда, сейчас такие машины строят лишь для специальных соревнований. Скажем, в Англии создали автомобиль «Инспирейшн» (вдохновение). В его моторе пропан разогревает парогенератор, откуда пар под давлением около 40 атм поступает в двухступенчатую турбину. Не усмехайтесь – паровик развива-

На правах рекламы



МУЖСКАЯ ДЕЛОВАЯ ОДЕЖДА

TRUVOR это качественная мужская одежда, создающая неповторимый образ и позволяющая оценить Ваш статус за считанные секунды. Нашей торговой марке доверяют множество покупателей в России и за рубежом. TRUVOR это разнообразие выбора: от одежды премиум класса (TRUVOR Luxor) до костюмов на каждый день (TRUVOR Classic), и костюмов, идеально подходящих для неофициальной обстановки

ПРЕДПРИЯТИЕ

ЗАО «Псковская швейная фабрика «Славянка», 180016, г. Псков, Рижский пр., д. 40, тел.: (8112) 46-48-03, 44-03-41, факс: 46-08-81, e-mail: truvor@truvor.ru www.truvor.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В МОСКВЕ

Ул. Средняя Первомайская, д.3, ст.м. «Первомайская», тел.: (499) 748-90-01, 748-90-02, 748-90-05, 748-90-03.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Московский пр., д. 91, ст.м. «Московские Ворота», тел.: (812) 718-62-58, 718-66-89



В некоторых мегаполисах власти стараются перевести на альтернативное топливо в первую очередь городской транспорт. Баллоны с метаном прячут в горб на крыше.

TRUVOR®
К Л А С С И К А У С П Е Х А



Многие европейцы давно осознали достоинства газифицированных машин.

ет внушительную мощность: около 300 л.с.! Быть может, «вдохновленный» британец когда-нибудь откроет новую перспективу для паромобиля?

ВЫПИТЬ И ЗАКУСИТЬ

Все большую популярность завоевывают машины с моторами «Био Пауэр», работающими на спирте! Точнее, на биоэтан

оле, смеси бензина со спиртом. Соотношение компонентов отражено в маркировке топлива: смесь E85 содержит 85% спирта и 15% бензина. Вообще-

то, в бак можно заливать и чистый спирт, но для холодного пуска обычного мотора нужны еще легкие фракции бензина.

Над такими двигателями активно работают «Рено», СААБ, «Вольво» и многие другие. Помимо снижения токсичности выхлопа, алкогольное горючее имеет еще одно достоинство – горит при более низкой, чем бензин, температуре и не склонно к самовоспламенению. Это существенно снижает нагрузки на детали, повышает ресурс. Разумеется, у спиртобензиновой смеси есть и минусы. Например, резиновые шланги и манжеты не выдерживают длительного контакта с алкоголем. Требуется доработка и система впрыска – например, в нее добавляют датчик, контролирующий состав топлива.

Некоторые фирмы предлагают использовать для очистки выхлопа органику. Причем

Адаптировать легковой автомобиль к езде на метане сложно. И все же попытки предпринимают. У «Опеля-Зафира CNG» четыре газовых баллона съедают часть багажника, зато выхлоп намного чище.



самую разнообразную, начиная от растений и заканчивая... павшими животными. Например, уже сейчас в Европе используют технологию «Блютек» – вместе с дизельным топливом в нейтрализатор попадает присадка «Адблю» на основе мочевины. Благодаря ей в сочетании с сажевым фильтром и накопительным нейтрализатором удалось снизить содержание угарного газа в выхлопе почти на 80% и уменьшить на 20–30% расход топлива.

Еще недавно многие конструкторы прочили большое будущее «биодизелю», сжигающему рапсовое масло. Аргументы в пользу «органической солянки» казались весомыми: при сгорании рапс выделяет ту самую углекислоту, которую поглощает при жизни, а сеять и собирать его можно ежегодно в огромных количествах. Однако моторы, работающие на таком топливе, не вписываются в нормы Евро IV. Помимо этого, рапсовое масло может провоцировать загрязнение форсунок, растворяя отложения обычной солянки в топливных магистралях. В общем-то, рапс вряд ли заменит нефтепродукты (в том числе по экономическим причинам), но попытки

использовать органику в качестве горючего не прекратили.

Скажем, одно из наиболее перспективных направлений – топливо «Санфьюэл», над которым работают нефтяные гиганты «Бритиш Петролеум» и «Шелл». Процесс приготовления «солнечного топлива» довольно сложен, но в основе лежит разложение органики (опять же, практически любой) в специальном реакторе. Полученный газ подвергают обратному синтезу, получая жидкое топливо. В зависимости от длительности процесса и применяемых катализаторов можно изготовить как солянку без примесей серы, так и бензин. Другую разновидность «солнечного» горючего получают по схожей технологии, но при этом сжигают не органические ткани, а природный газ – метан. Во избежание путаницы его назвали немного иначе – «Синфьюэл».

Еще один вид топлива – водород. Над адаптацией моторов к этому газу работают несколько фирм. Пожалуй, наибольших успехов на этом поприще добились специалисты BMW, которые создали «Гидроген-7» – гибридный вариант представительской «семерки». Они приспособили 6-лит-

Альтернативное топливо очищает выхлоп, но «нагружает» экологию на стадии производства или добычи.



На правах рекламы

Алька-Прим®

ПУСТЬ УТРО
БУДЕТ ДОБРЫМ!

Въезжаешь?
в чувство утренней
трезвости

растворимые шипучие таблетки
помогут справиться с
похмельным синдромом

имеются противопоказания
ознакомьтесь с инструкцией



polpharma

На правах рекламы.

Регистрационное удостоверение МЗ РФ: П №13287/01 от 14.04.2006 г.



Система «Блютек» с использованием аммиачной присадки «Ад-блю» позволяет современным грузовикам без проблем «вписываться» в экологические нормы Евро IV, а некоторые замахиваются и на Евро V.



Топливо на основе спирта становится все более популярным. «Опель» подготовил «алковерсии» наиболее продаваемых моделей, «Вольво» сообщил, что любую модель тоже можно будет купить с мотором на биоэтаноле.



ровый 260-сильный 12-цилиндровый двигатель для работы как на бензине, так и на водороде. В систему впуска встроили дополнительную газовую магистраль, доработали программу управления клапанами и фазами газораспределения «Дабл Ванос» и «Вэлвтро-ник». Чтобы добиться на одной заправке 700-километрового запаса хода, 74-литровый бензобак дополнили резервуаром с двойными стенками, вмещающим 8 кг жидкого водорода (теплоизоляция баллона позволяет хранить его при температуре -250°C). По заверениям баварцев, они готовы к серийному производству, но останавливает отсутствие развитой сети водородных заправок. В перспективе проект многообещающий, ведь из выхлопной трубы идет почти чистый водяной пар.

ОТКУДА ДРОВИШКИ?

Рассказывая об альтернативных видах топлива, производители, как правило, многословно вещают о достоинствах и перспективах. Мало кто говорит, сколько вреда наносит само производство или добыча горючего. Скажем, попутный газ – составляющая нефти, а именно от ее использования мы и пытаемся уйти. Запасы метана хоть и велики, но не безграничны. Кстати, для его синтеза порой предлагают совершенно неожиданные методы.



В Европе всего несколько водородных заправок. Возможно, в скором времени их станет больше. Ведь что может быть экологичнее, чем топливо из воды, она же – в выхлопе!

Тандем «Санфьюэл» и «Синфьюэл» выглядит многообещающим. Вот только наладить производство в промышленных масштабах пока не удается.

Работая на водороде, 6-литровый мотор БМВ огромной мощностью не отличается – 260 л.с. Зато токсичных веществ в выхлопе почти нет.



Например, использовать брожение в ферментаторе некой бактериальной закваски. Производство получается чистым, но на получение 100 кубометров газа уходит до двух недель – где уж говорить о промышленных объемах! Водород тоже «на земле не валяется», для его выделения нужна энергия.

«Химический» вариант «Синфьюэл» получают, сжигая все тот же метан. Биологический «Санфьюэл», конечно, чище, но и его «рецептура» предусматривает процесс го-

рения, а значит выделение угарного газа, пусть и в минимальном количестве. А рост производства биоэтанола привел к неожиданным последствиям. Его ведь чаще всего делают из кукурузы или сахарного тростника. Значит, неизбежны подвижки на рынке сельхозпродукции. Так, в США уже сейчас ощутимо выросли цены на мясо и курятину – домашних птиц и животных кормят, в том числе, кукурузой, чье зерно заметно подорожало.

Может, вернемся к чистопородным электромобилям? Но, подключая автомобиль с нулевым выхлопом к розетке, стоит задуматься: откуда берется электроэнергия? Строительство плотин для ГЭС, выбросы ТЭЦ, риск аварий на АЭС совсем не способствуют улучшению экологической обстановки. По сути, единственный по-настоящему чистый автомобиль – на солнечных батареях. Вот только конструкторы пока не могут создать простой и дешевый вариант. Да и солн-

це в наших, например, широтах – не самый частый гость...

Сегодня не стоит отказываться ни от биоэтанола, ни от гибридов, ни от возможности снижения выбросов традиционных двигателей. Что будет в баках автомобилей лет через 20–30? Похоже, прогресс в этой области сейчас лишь набирает обороты, причем быстро. Возможно, оптимизируют производство уже существующего горючего. Не исключено, что создадут нечто новое. Ведь и бензин когда-то был в диковинку. □



Следующая – молодежная

Современная молодежь реальному миру предпочитает виртуальный. «Ниссан-Миксим» пытается стереть грань между этими мирами. На предпремьерном показе побывал Юрий Нечетов. Фото автора.

Без компьютеров нынче – не жизнь. Молодежь без них просто не может – скачивает из Интернета информацию, музыку и фильмы, заказывает и оплачивает покупки, общается с друзьями, проводит видеоконференции. Для них шумный, воняющий бензином автомобиль все больше становится анахронизмом. Так считают в отделе исследований и перспективного планирования компании «Ниссан», пытаясь заглянуть на десятилетия вперед.

«Ниссан-Миксим» создан группой дизайнеров, средний возраст которых 25 лет, и должен быть интересен в первую очередь именно тинэйджерам, предпочитающим видеть мир на мониторе компьютера. Купе одновременно похоже на огранный алмаз и на мини-монстра из японских мультфильмов. Органы управления, надписи на них скорее напоминают джойстики и клавиатуру, чем привычный автомобиль. На огромный жидкокристаллический экран в центре

выведена картинка с видеокамеры переднего обзора, на боковые – с тех камер, что заменили зеркала заднего вида. Мало того, в углах монитора есть даже изображение катящихся колес. Кстати, для их поворота до упора достаточно лишь поворота W-образного «формульного» руля с многочисленными лепестками управления! Ну чем не компьютерная «гонялка»?

В обычном автомобиле экипаж четко делится на активного водителя и пассивных пассажиров. В «Миксима» нет столь жесткого разделения: рассадка в форме листа клевера более демократична. Водитель посередине, два пассажира по бокам и чуть сзади – композиция «Три товарища за компьютером». Все трое одинаково увлечены игрой, и за управление через мгновение может сесть любой из них.

Впрочем, столь круто замешанная концептуальность не должна вредить функциональности. В задней части салона можно смонтировать сиденье для четвертого пас-

сажира, в корме есть просторный багажник. Центральное и левое кресла установлены на подвижной платформе: сервопривод поворачивает ее к двери на 35° для облегчения входа и выхода. С электроприводом также заходящие на крышу двери, они открываются вперед и вверх. Из-за нестандартной планировки салона автомобиль получился сравнительно коротким и широким – 3700 и 1800 мм соответственно, а громадные колеса – 18-дюймовые спереди и 19-дюймовые сзади – разнесены по самым углам кузова (база 3530 мм).

Концепт построен на модифицированной «ниссановской» платформе B, на которой также базируются модели «Микра», «Ноут» и «Куб». Но в отличие от них у «Миксима» силовая установка электрическая – молодым гораздо привычнее вставлять зарядник в розетку, чем пистолет в бак. Два электродвигателя расположены у передней и задней оси – автомобиль полноприводный. Причем эти «ниссанов-



Плоские колпаки на больших колесах должны снизить аэродинамическое сопротивление и увеличить пробег электромобиля на одной зарядке.



Три кресла расположены в ряд, а для удобства входа-выхода центральное и левое могут развернуться к двери.



Органы управления напоминают джойстики, перед глазами мониторы – водитель «Миксима» будто играет в компьютерную игру.



В плавничках на месте зеркал заднего вида спрятаны видеокамеры.



Заходящие на крышу двери открываются сервоприводом вперед и вверх. В бампере – камера переднего обзора.

ские» «супермоторы», впервые представленные в концепт-каре «Эффис» на Токийском автосалоне 2003 года, двухроторные. Каждый ротор вращает свое колесо, что позволяет менять его обороты и подводимую мощность, а также делает ненужным дифференциал.

Источник энергии – две спрятанные в сэндвиче пола литиево-ионные батареи. Электроды изготовлены из манганата лития и углеволокна. В результате «Миксим» высотой 1400 мм весит лишь 950 кг. Еще одно достоинство – короткий цикл зарядки: всего 20–40 минут, при этом автономный пробег автомобиля достигает 250 км, а максимальная скорость – 180 км/ч. Премьера концепта состоялась на Франкфуртском автосалоне, а серийный образец обещают в 2020-м.

«Безусловно, «Миксим» не понравится родителям, это концепт для нового поколения, которое выросло в другом мире. Но у нас есть и другие разработки, и возможно, они появятся на улицах даже скорее, чем мы думаем», – говорит Франсуа Бэнкон, руководитель отдела исследований «Ниссан».



АССА-2

Несколько номеров назад (ЗР, 2007, № 8) появилась первая часть Автомобильного Словаря Сокращений и Аббревиатур. Теперь Денис Арутюнян занялся расшифровкой фирменных обозначений различных систем.

Достаточно часто автопроизводители дают известным агрегатам и системам собственные имена. По большей части это маркетинговый ход, ведь, например, «Изитроник» или «Секвентроник» звучит гораздо солиднее, чем просто роботизированная коробка передач. Но получается, что схожие по конструкции устройства называются по-разному... Как во всем этом разобраться автолюбителю? Конечно, при помощи нашего словаря.

АС-Троник (AS-Tronic) — автоматическая коробка передач с возможностью ручного переключения фирмы ZF для грузовиков и автобусов.

Вэлвтроник (Valvetronic) — система, изменяющая высоту подъема клапанов в моторах BMW.

Гидрактив III (Hydroactive III) — третье поколение активной гидропневматической подвески на автомобилях «Ситроен».

Градиент релиз (Gradient release) — на вседорожниках «Ленд-Ровер» помогает при движении по склону. На спуске удерживает заданную скорость, а при трогании на подъеме не допускает отката назад.

Дабл Ванос (Double Vanos) — устройство, изменяющее фазы газораспределения для улучшения характеристик моторов BMW.

Динамик респонс (Dynamic response) — контролирует крены кузова «Рейндж-Ровера Спорт», изменяя жесткость подвесок.

Дистроник (Distronic) — новое поколение круиз-контроля от «Мерседес-Бенца». В автоматическом режиме радар контролирует расстояние до впереди идущего автомобиля. При сокращении дистанции электроника предупреждает водителя и сама подтормаживает машину.

Дюрашифт (Durashift) — роботизированная коробка, которую «Форд» устанавливает на модели компактного класса.

Изитроник (Easytronic) — принципиально такие же коробки передач, но у «Опеля». Работают как в ручном, так и в автоматическом режиме.

Изофикс (Isofix) — универсальное жесткое крепление специального детского сиденья к кузову автомобиля.

Икстроник (Xtronic) — вариатор с шестью «виртуальными» ступенями фирмы «Ниссан».

Каргофикс (Cargofix) — направляющие с подвижными крючками позволяют зафиксировать поклажу в багажнике «Вольво».

Квикхит (Quickheat) — дополнительный отопитель с электронным управлением в автомобилях «Опель». В холодную погоду быстро прогревает салон и удаляет наледь со стекол.

Кейлесс гоу (Keyless go) — система сама распознает ключ-брелок в кармане владельца и открывает двери. Двигатель в таких автомобилях обычно заводится кнопкой.

Климатроник (Climatronic) — двухзонный климат-контроль в автомобилях «Фольксваген».

Кью-троник (Q-Tronic) — адаптивная автоматическая коробка передач «Альфа-Ромео».

Лингватроник (Linguatronic) — позволяет водителю «Мерседеса» управлять телефоном, «музыкой» и навигацией с помощью голосовых команд.

Мультимод (Multimode) — роботизированная коробка передач «Тойоты».

Онстар (OnStar) — помощник при чрезвычайной ситуации, устанавливается на «Шевроле». Нажатием одной кнопки можно послать сигнал бедствия, а при аварии автомобиль сам вызовет спасателей.

Оптитрон (Optitron) — современная электронная панель приборов на «тойотах».

Парк пилот (Park pilot) — так «Опель» называет свою парковочную систему.

Ренезис (Renesis) — роторный двигатель «Мазды RX-8».

Секвентроник (Sequentronic) — роботизированная коробка передач «Мерседес-Бенц» с автоматическим и ручным режимами.

Селеспид (Selespeed) — роботизированная коробка передач «Альфа-Ромео».

Сенсотроник (Sensotronic) — тормозная система на моделях «Мерседес-Бенц», которая заранее прижимает колодки к дискам для уверенного трогания в горку или экстренного торможения, а также «просушивает» колодки в сырую погоду.

Сервотроник (Servotronic) — рулевой механизм «Ауди», изменяющий усилие на руле в зависимости от скорости автомобиля.

Стабилитрак (Stabilitrack) — система курсовой устойчивости на моделях «Шевроле».

Стептроник (Steptronic) — так изначально инженеры BMW называли дополнительную функцию автоматической коробки, позволяющую переключать передачи вручную.

Твин спарк (Twin spark) — семейство двигателей «Альфа-Ромео», в которых на каждый цилиндр приходится по две свечи.

Телеэйд (TeleAid) — кнопка SOS на автомобилях «Мерседес-Бенц» и «Майбах». При возникновении критической ситуации с помощью встроенного телефона позволяет одним нажатием вызвать спасательные службы, при аварии срабатывает автоматически.

Террейн респонс (Terrain response) — интеллектуальная система полного привода на вседорожниках «Ленд-Ровер» с четырьмя режимами работы — основной, трава-щебень-снег, грязь-колея, песок.

Темпомат (Tempomat) — так некоторые фирмы, например BMW, называют круиз-контроль.

Термотроник (Thermotronic) — автоматическая 4-зонная климатическая установка на «мерседесах».

Типтроник (Tiptronic) — гидромеханический автомат с возможностью ручного переключения передач для «Ауди».

Флекс органайзер (Flex organizer) — набор перегородок, сеток и контейнеров для багажа в «Опеле-Зафиро».

Флексфьюэл (Flexfuel) — общее название моторов «Вольво», работающих на биоэтаноле E85 (смесь — 85% этанола и 15% бензина).

Эйрматик (AirMatic) — пневматическая подвеска с автоматической регулировкой жесткости на представительских «мерседесах».

Эктив стиринг (Active steering) — активный руль на BMW. В зависимости от скорости рулевой механизм меняет передаточное отношение.



Самовывоз

Прицеп с кузовом-платформой годится для любых грузов, но иногда требуется узкая специализация. О прицепе, приспособленном для перевозки маломерной техники, рассказывает Владимир Арбузов.

Если, к примеру, песок или ящики не очень требовательны к условиям транспортировки, то мотоцикл или катер – грузы delicate, навалом их не повезешь. С другой стороны, покупать для них специализированные прицепы и дорого, и хлопотно: налоги, техосмотры, страховки, да и места на стоянке не напасешься. Так что же, выбирать из двух зол меньшее? Вовсе не обязательно – ступинский завод «Трейлер» предлагает модель 82942Т, удачно сочетающую в себе достоинства универсала со спецификой перевозки маломерной техники.

Универсальность нового прицепа заключена в продуманной комплектации его специальной оснасткой. Для перевозки лодки, аквабайка или небольшого катера предназначен ложемент – пространственная ферма с обитыми мягким ковровым материалом продольными брусками. Их можно подогнать под любые обводы днища судна, а вся конструкция устанавливается в кузов за несколько минут силами одного человека.

Спустить судно на воду тоже не проблема – ступицы колес прицепа герметичны, настил платформы из водостой-



Ложемент для гидроцикла устанавливается одним человеком за несколько минут.

Однолистовые рессоры и амортизаторы обеспечивают грузу комфортное путешествие.





В комплекте для перевозки мотоцикла есть въездной трап.



Второй трап для загрузки «квадрика» – съемный центральный желоб.

Боковые дуги кроме защиты колес служат удобными подножками и скобами для растяжек.



лоб, а в передней части – скоба для фиксации переднего колеса. Закатывают мотоцикл вручную по трапу (он есть в комплекте) или при определенном мастерстве своим ходом. Фиксируют мотоцикл за боковые дуги – ремнями с храповыми лебедками.

Для квадроцикла понадобятся два трапа, в качестве второго используется съемный желоб. Скобу-фиксатор переднего колеса при этом нужно снять.

Из особенностей конструкции базового прицепа отметим подвеску на мягких однолистовых рессорах с амортизаторами, полностью оцинкованный кузов (горячее лужение), колеса на выбор – 13 или 16 дюймов. А складное дышло позволяет хранить прицеп вертикально даже в небольшом гараже.

Дополнительное оснащение для перевозки разнообразной техники – на усмотрение покупателя. □

Благодарим мотосалон «НАХИМОВСКИЙ 32» за помощь в подготовке материала.

кой фанеры, поэтому его без опасения можно подать прямо в воду. Так же из воды проходит и погрузка – плавсредство затягивают на ложементы лебедкой или руками. Чтобы легче спускать и поднимать лодку или гидроцикл, желательно платформу прицепа крепить как можно ниже. Ступинскому можно простить недостаток – он универсален. Наиболее уязвимы при купании прицепа задние фонари. Они негерметичны, поэтому, если погрузка-разгрузка будет преимущественно из воды, их стоит загерметизировать или сделать легкоъемными.

Снаружи по низу кузова установлены дуги-отбойники. Они и крылья предохраняют при маневрах и служат креплением растяжек груза.

Для перевозки мотоцикла на платформе закреплен же-





Экономить машина научит

«Ауди» полна решимости улучшить характеристики будущих автомобилей... и водителей, убедился Анатолий Фомин. Фото «Ауди».

Бензин и дизельное топливо продолжают дорожать. Экологические нормативы станут строже. Автомобили вырастут в цене, но производство их не должно падать. Альтернативные виды топлива станут еще более популярны. Основное внимание – снижению выбросов газов, создающих парниковый эффект, в первую очередь углекислого – CO_2 (не путать с угарным CO !).

Как уложиться в суровые требования и не растерять требовательных клиентов? Фирма «Ауди» предлагает решения, которые уже в ближайшее время воплотит на серийных машинах.

Скажем, на американском рынке дизельные двигатели по-прежнему не жалуют – не только покупатели, но и законодатели. Американский стандарт Low Emission Vehicle II Bin 5 создан по другому принципу, нежели европейские нормы, но куда строже Евро IV, особенно в части окислов азота. Его сегодняшние требования можно сравнить с только разрабатываемыми нормативами Евро VI, которые вступят в действие в 2014 году. Окислы азота – главный загрязнитель воздуха. С угарным газом, углеводородами и сажей современные технологии справляются легче. Но чем эффективнее и «горячее» рабо-

чий процесс в двигателе, тем активнее «горит» негорючий в обычных условиях азот. Ни рециркуляция отработавших газов, ни накопительные фильтры всех проблем не решают. Рециркуляция снижает мощность и увеличивает расход топлива, а фильтры могут снизить концентрацию вредных окислов лишь в 4–5 раз.

ДОЛЕЙТЕ ГОЛУБОГО!

Альтернативы применению AdBlue (это торговая марка раствора AU532) просто нет. Сегодня только впрыск водного раствора мочевины в выпускную систему способен нейтрализовать окислы азота и

снизить их концентрацию на порядок. 32-процентный раствор заправляют в отдельный бак, дозирование в зависимости от режима работы двигателя. Расход AdBlue – от 1 до 5% от расхода топлива, так что 26-литрового запаса «Ауди-Q7» должно хватить на весь межсервисный интервал. С такой нейтрализацией окислов азота автомобиль легко вписывается в нынешние и перспективные американские нормы токсичности и даже в предполагаемые Евро VI 2014 года.

Что будет, если волшебная мочевины все-таки закончится раньше ТО? Во-первых, водитель будет предупрежден об



Гибридный «Ауди-Q7» готов к производству. Автомобиль снаряженной массой почти 2,5 т способен разогнаться до 100 км/ч за 7,6 с и расходовать в смешанном цикле 9,8 л бензина на 100 км (на 23% меньше обычного бензинового Q7).

зависимостью от поставок нефти и газа. И создают условия, чтобы производители строили автомобили на альтернативном топливе. Сегодня это: природный газ (не путать с сжиженным!), E85 – смесь 15% бензина и 85% этанола, – биодизель, синтетическое топливо из каменного угля или природного газа. Все это может успешно сгорать в современных ДВС. Для E85, впрочем, требуется серьезно изменить систему питания, ведь топливо коррозионно-активно.

Биотопливо не панацея от истощения природных ресурсов и выбросов CO₂. К тому же конкуренция на пищевые сельскохозяйственные культуры со стороны автомобилей уже вызвала рост цен. В Европе всерьез озабочены, что в недалеком будущем автомобили в буквальном смысле начнут объедать людей. Но SunFuel – биотопливо второго поколения – не требует пищевого сырья. Экспериментальная установка в Канаде уже производит этанол из соломы, а завод в Германии синтезирует дизельное топливо из древесных отходов, соломы и шелухи. Похоже, сельское хозяйство становится не менее важной отраслью, чем добыча полезных

ископаемых. (Подробный материал об альтернативных видах горючего – в этом номере.)

УЧИТЬСЯ, УЧИТЬСЯ И УЧИТЬСЯ!

Сократить расход топлива на четверть? Это невозможно! Разве что... водитель изменит стиль езды. Если научить его ездить «экологически ответственно», расход топлива снижается на 20% у опытных водителей и на 30% у начинающих. При той же средней скорости!

«Ауди» предлагает помощь водителю в деле экономии, преподавая не самые простые навыки в непринужденной манере. Правильно разгоняться и своевременно переключать передачи, знать, как зависит расход от скорости, сколько топлива уходит на работу дополнительного оборудования: обогрева заднего стекла, кондиционера и т.д. Новейшая навигационная система теперь предлагает не только «кратчайший» и «быстрейший» маршруты, но и самый экономичный. Она сообщает не только ожидаемое время прибытия и расход горючего, но и его изменение в зависимости от выбранного крейсерского режима, выбросы CO₂.

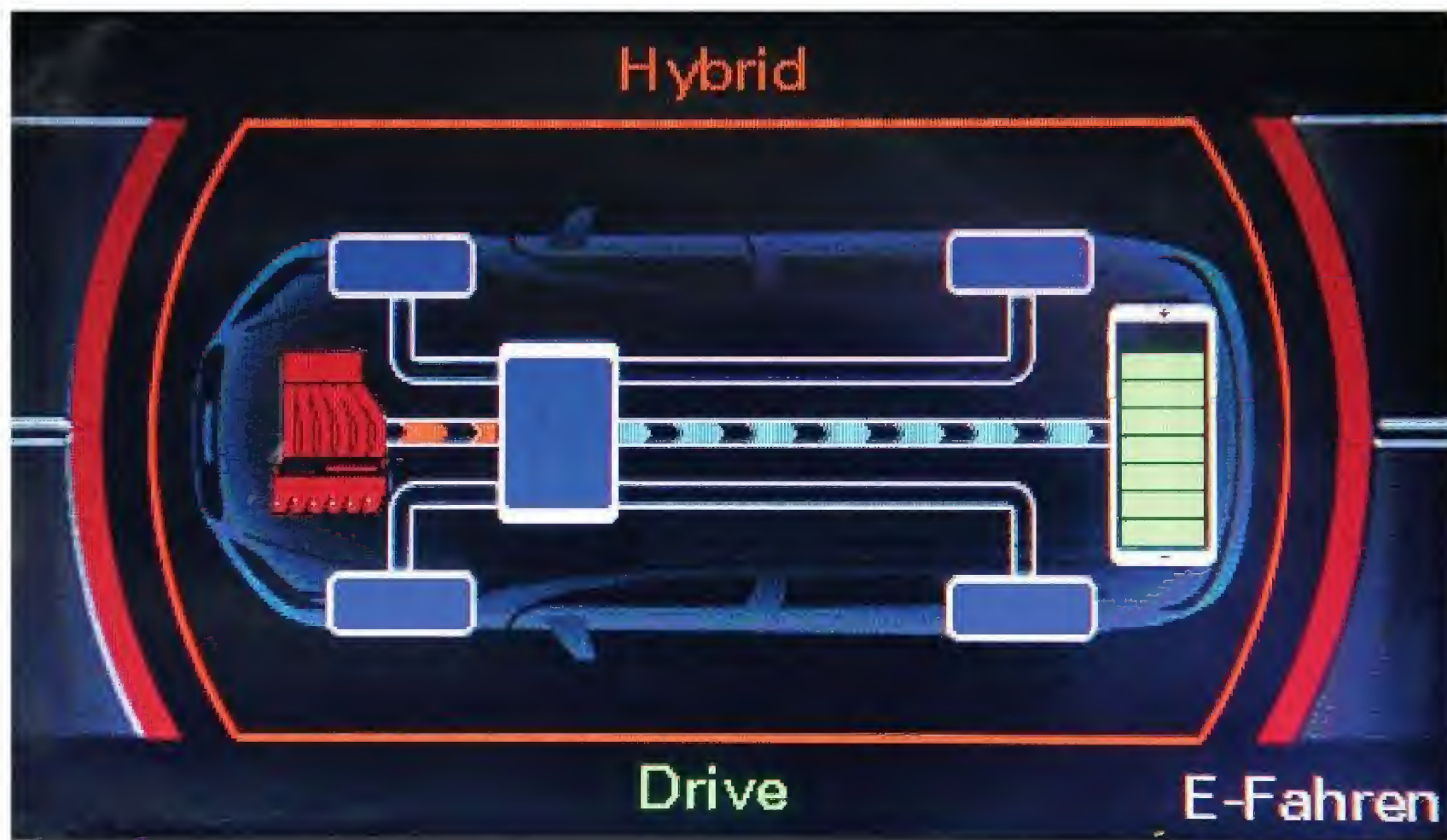
этом как минимум за 2000 км. Во-вторых, заправить AdBlue можно и самому – под крышку топливного бака выведена отдельная горловина, а сама жидкость уже продается на бензоколонках в большинстве стран Европы. В-третьих, двигатель сможет работать и без добавки, но с уменьшением мощности и горящей сигнальной лампой на щитке приборов.

Чем отличается особо чистый дизель от обычного на ходу? Практически ничем. Даже запах из выхлопной трубы тот же, ведь и выхлоп нынешнего мотора под Евро IV практически не пахнет.

ЧТО БУДЕМ ЛИТЬ?

Западноевропейские политики повадились пугать граждан

Схема «параллельного» гибрида позволяет снизить массу и реализовать полностью электрический режим движения. Электрический модуль на 34 кВт весит 40 кг, аккумуляторы – 69 кг. Без участия бензинового мотора «Ауди» может проехать около 2 км со скоростью до 50 км/ч.





«Ауди-А5» берет на борт 130 л сжатого газа в четырех баллонах высокого давления. Этого хватает на 420 км. На крайний случай есть бак с 14 л бензина (еще 180 км).

Впечатления от такого автомобиля не слишком любопытны: набрать высшие оценки по всем параметрам несложно. Хотя новичок, вероятно, будет путаться в шести передачах механической коробки. Мне на прощание компьютер предложил выжимать педаль сцепления при остановке, когда обороты коленвала ниже 1300. Почему? Я пару раз подкатывался к перекрестку на нейтрالي, не используя до конца торможение двигателем. Знал ведь, но поленился!

На серийных «Ауди-А3е» и «Ауди-А4е» уже появился упрощенный вариант устройства, помогающего оптимально переключать передачи. Автомобили отличает экономичная программа управления двигателем, более «длинные» верхние передачи, уменьшенный дорожный просвет и шины с пониженным сопротивлением качению. «Ауди-А3 1,9 TDI e» расходует в среднем 4,5 л дизтоплива на 100 км. Это соответствует выбросам CO₂ 119 г/км – как наметили европейские законодатели. Модель с шильдиком «е» на 8% экономичнее обычного А3 с аналогичным двигателем.

МИРОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ

Среди моторов «Ауди» немало победителей конкурса «Двигатель года». Последний пример – 2,0 TFSI трижды провозглашали лучшим в классе. Новый мотор как будто возвращает к прежнему 1,8T 1995 года – поразительному для своего времени двигателю с турбонагнетателем. Правда, у его последователя под индексом EA888 похожи только рабочий объем и число цилиндров. Непосредственный впрыск топлива, турбокомпрессор с жидкостным охлаждением, масляный насос с изменяемой подачей (он экономит 0,2 л/100 км), управляемые заслонки во впускных трубопроводах, регулируемые фазы впуска и выпуска – все это позволяет мотору со сниженной до 9,6:1 степенью сжатия выдавать отличные характеристики даже на бензине с октановым числом 91. «Ауди-А3» с таким мотором развивает 220 км/ч, разгоняется до сотни за 8 секунд и расходует в среднем 7,2 л/100 км. «Всемирный двигатель» будут применять на машинах всех марок концерна «Фольксваген», включая выпускаемые в развивающихся странах. Делают моторы в Китае и Мексике.

НЕВЕРОЯТНО, НО ФАКТ

Один из коллег не очень-то верил в реальность путешествия из Москвы в Санкт-Петербург и обратно на одном баке (ЗР, 2006, № 12). Для поездки в аэропорт мы взяли «Ауди-А3 1,9е» (с дизельным двигателем 1,0 л и незначительными изменениями для повышения экономичности) и попробовали следовать рекомендациям. Результат – 3,4 л/100 км при средней скорости 92 км/ч. С включенным климат-контролем, в темпе, не создающем помех на автобане. Думаю, на «Ауди-А3 1,9е» и 2,9 л/100 км не проблема. Были бы дороги и желание. Докатимся – на наш век хватит!



Блестящая крышка заправочной горловины для AdBlue. При нормальной эксплуатации пополнять запас раствора не придется, но если понадобится – сделать это несложно.

Нейтрализация выхлопных газов дизелей с помощью впрыска водного раствора мочевины в выпускную систему уже сегодня позволяет выполнить требования европейских стандартов 2014 года.



АНТИУГОН

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПРОТИВОУГОННЫЕ СИСТЕМЫ



ГАРАНТ КОНСУЛ

Противоугонный бесштыревой замок на коробку переключения передач.



ГАРАНТ БЛОК

Противоугонный замок, блокирующий рулевой вал автомобиля.



ГАРАНТ БАСТИОН

Противоугонный замок зажигания для семейства автомобилей LADA.



МАСТЕР-КЛЮЧ

Управление противоугонной системой одним ключом.

КОМПЛЕКСНАЯ ЗАЩИТА

в салонах официальных дилеров и сертифицированных установочных центрах



РФ, Самарская обл., 445992,
Тольятти-ГСП, Дзержинского, 52
тел. (8482) 704-888,
E-mail: sales@flim.ru, www.flim.ru

ЭКОЛОГИЯ И ЭКОНОМИЯ

ИЗМЕНЕНИЕ ОСНОВНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК АВТОМОБИЛЯ «АУДИ-А4» ТРЕХ ПОКОЛЕНИЙ

Модель	1,8T (B6)	1,8T (B7)	1,8 TFSI (B8)	Изменение B8 к B6, %
Снаряженная масса, кг	1375	1390	1395	+2,5
Мощность, л.с.	150	163	170	+6,7
Крутящий момент, Н·м	210	225	250	+19
Средний расход топлива, л/100 км	8,3	8,2	7,1	-15
Выбросы CO ₂ , г/км	199	197	169	-15
Разгон до 100 км/ч, с	8,9	8,6	8,4	-3,5

Атмосферные двигатели с непосредственным впрыском FSI дебютируют «шестерками» 2,8 FSI и 3,2 FSI. Помимо масляного насоса переменной производительности, снижающего расход топлива до 5%, в них дебютирует система Valvelift, добавляющая к переменным фазам двойные кулачки, задающие подъем клапанов на 2 или 5,7 мм. Первый режим служит для оптимизации процесса на режимах с частичной нагрузкой, наиболее распространенных в реальной жизни. Даже на скорости 150 км/ч и 4000 об/мин двигатель все еще работает в экономичном режиме. Впрочем, переключение происходит всего за два оборота коленвала, а верхняя граница допустимых оборотов – 7200. Аналогичную систему будут применять и на обновленном 2,0 TFSI. Мощность 2,8- и 3,2-литровых атмосферных моторов – 210 и 265 л.с. соответственно.

УЖЕ ТЕПЛЕЕ

В Европе всерьез задумались о глобальном потеплении. У нас разговоры о нем чаще вызывают усмешку. Будут ли экологичные «Ауди» востребованы на нашем рынке? Сейчас вряд ли. Но сам факт их освоения производителем дорогих и престижных автомобилей говорит о многом. Нелегкая задача найти компромисс между удовольствием и ответственностью. Пускай производство сверхэкономичного «Ауди-А 2 TDI» прекращено из-за слабого спроса, а гибридный «Ауди-Дуо» 1989 года и вовсе не дошел до конвейера, тем не менее интерес европейцев к экономичным моделям растет, подогреваемый высокими ценами на топливо. Теперь к желанию сэкономить хотят добавить ответственность за всемирное потепление. Ну а с кого же еще спрашивать? Но даже если жутковатые прогнозы ученых на сей счет не сбудутся, эффективные технологии наверняка пригодятся.



Если станете выполнять все рекомендации этого автомобиля, средний расход дизельного топлива упадет на 25%. А заодно научитесь грамотно разгоняться, переключать передачи и тормозить. Уверены, что вы это по-настоящему умеете?

Британская голубая

Можно ли создать совсем новый автомобиль, не забывая при этом о прославленных традициях? Об этом размышляет Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

На первый взгляд у концепта «Ягуар С-ХФ» нет ничего общего с привычной фирменной стилистикой автомобилей, украшенных кошкой на решетке радиатора. Родство можно уловить разве только с нынешним купе серии ХК. Но все же в очертаниях автомобиля – стремительных и атлетичных, с мощными «бедрами» – есть нечто знакомое поклонникам британской марки, прославившейся не только динамичными седанами, но и купе, и родстерами. Не случайно главный конструктор «Ягуар» Ян Кэллум, говоря о концепте С-ХФ,

вспоминает знаменитые модели «Марк VII» и «Марк 2» 1950 и 1959 годов.

Не сибаритская роскошь, но комфортабельная практичность – этот принцип, заложенный в экстерьере, продолжен и стилистикой интерьера. Но чтобы понять это, нужно сначала поднести руку к двери машины. Лишь тогда выдвинутся ручки, а решетка радиатора гостеприимно засветится голубым. Кстати, это один из колеров, любимых дизайнерами «Ягуара». Идею живого общения с машиной продолжают органы управления. Едва водитель займет

свое место, запульсирует красным светом кнопка Start. Нажмете ее – одновременно с тихим сытым урчанием кошачьего нутра опустятся блестящие кольца на центральном тоннеле и появится рычаг коробки передач. Салон окутает легкое, вновь голубоватое свечение, распространяясь от панели приборов по дверям. Дисплей в центре панели тоже активируют, приближая к нему руку. В общем, автомобиль действительно способен вызвать ассоциации с животным – сильным, быстрым, ловким и в то же время воспитанным, послушным.



Создавая «Ягуар С-ХФ», дизайнеры вспоминали модель «Марк VII», дебютировавшую более полувека назад.

Концепт-кар Jaguar C-XF представлен на автосалоне в Детройте в 2007 году.





Конечно, прототип совсем другой, нежели нынешние и предыдущие серийные модели, но что-то едва уловимое все же есть.



Односпицевый руль, красная кнопка Start, комбинация приборов порадуют поклонников спортивного стиля.

Ян Кэллум не случайно говорил, что концепт «Ягуар С-ХФ» «четко обозначает стиль будущего». Серийный седан, только что представленный во Франкфурте, и правда очень похож на прототип. Но не исключено, что он лишь начало нового этапа в жизни фирмы. Возможно, для завоевания новых покупателей фирма решится дополнить модельный ряд еще одним, помимо модели ХК, купе – эдаким среднеразмерным гран-туризмом. Самые преданные поклонники британских кошек, думаю, будут совсем не против. □

Купе «Ягуар», вероятно, сохранит фирменные черты, хотя и ознаменует прыжок стилистов в будущее.

Четверо заняли удобные кресла, отделанные тончайшей кожей с невидимыми швами. Можно ехать! Уверен, седану и даже купе вполне хватит уже знакомого по серийным «ягуарам» двигателя с нагнетателем. Мотор, развивающий 420 л.с. и 500 Н·м, способен разогнать автомобиль до 248 км/ч, а если отключить ограничитель, машина наберет под 290 км/ч.

Аэродинамику прорабатывали старательно. Скажем, отверстие под задним бампером – диффузор для потока воздуха, создающего низкое давление под днищем автомобиля.





Без искры возгорится

В прошлом номере мы рассказывали о «ДизОтто» – концептуальном двигателе «Даймлера». Ему на пятки наступает «Дженерал моторс», представивший два ходовых образца «Опеля-Вектра» и «Сатурна-Аура» с похожим двигателем HNCI (Homogenous Charge Compression Ignition – воспламенение гоомогенного заряда от сжатия). Речь, разумеется, о бензиновом моторе, причем в качестве топлива эти концепты используют самый обычный товарный бензин и даже

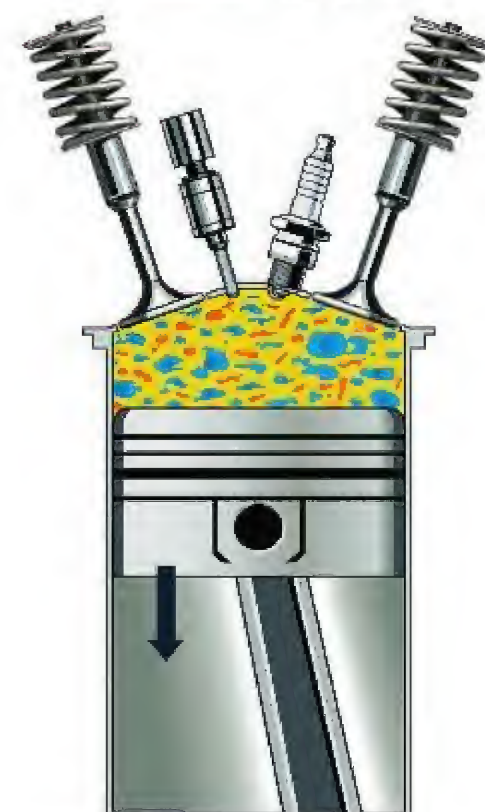
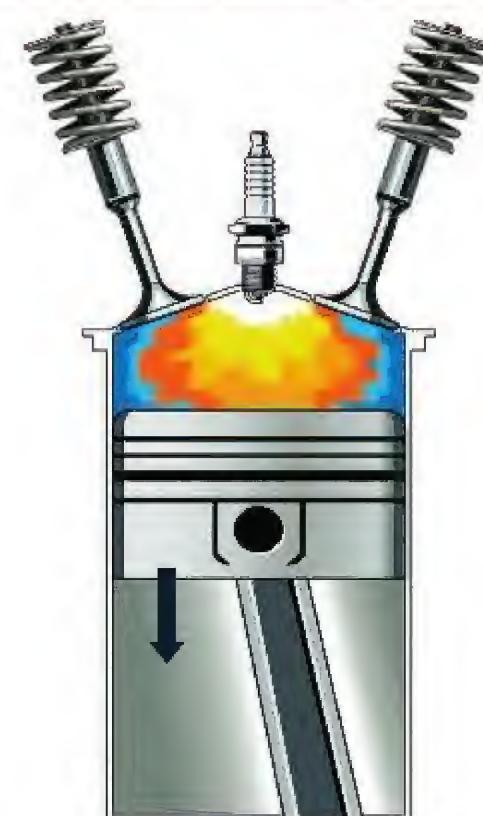
топливо E85, на 85% состоящее из спирта.

Вместе с другими техническими решениями (непосредственный впрыск, электронное управление фазами газораспределения, регулируемый подъем клапанов и система измерения давления в цилиндре) эта технология обеспечила снижение аппетита двигателя на 15% при выполнении перспективных экологических норм.

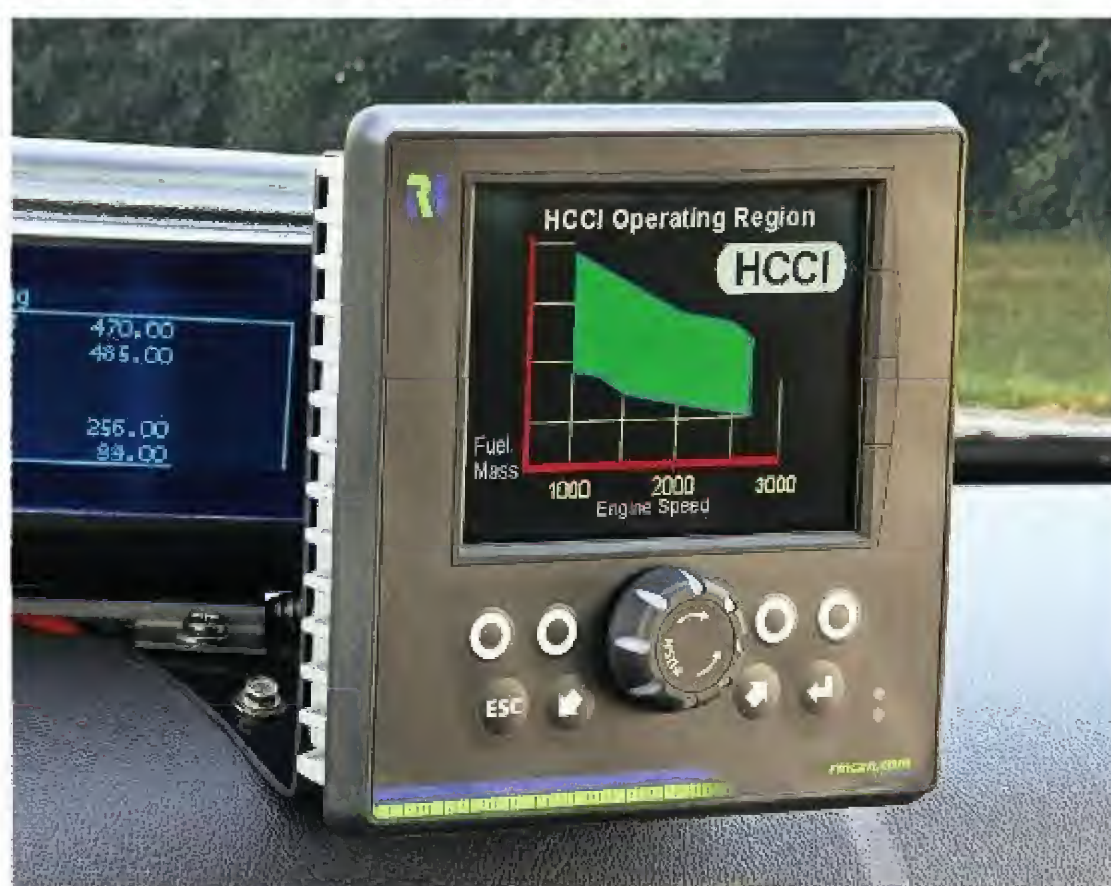
Сгорание здесь происходит при меньших температурах, нежели в обычных бензиновых

или дизельных двигателях, причем без распространения фронта пламени – сразу во всем объеме камеры сгорания. Поскольку для HNCI определенная степень нагрева цилиндра является необходимым условием, свечи зажигания все же пришлось сохранить, но они работают лишь при холодном пуске и на этапе прогрева. Смесь – относительно бедная: это позволило добиться высокого КПД при характерном для бензинового мотора низком уровне выбросов вредных веществ.

Как утверждают разработчики, самым сложным было создать систему управления таким двигателем: ведь в нем нет возможности изменять опережение зажигания, а можно лишь «играть» составом смеси, количеством и моментом впрыска топлива. Интересно, что исходный двигатель для эксперимента выбрали обычный – 2,2-литровый ЭКОТЕК. Иными словами, удалось перейти на новый принцип воспламенения смеси без существенных переделок мотора. А значит, не за горами появление буковок HNCI на багажниках серийных автомобилей.



Воспламенение от свечи (вверху) и от сжатия (внизу). Во втором случае сразу загорается весь заряд.



Гибридные страдания

Франкфуртский салон вновь показал: гибридизация автомобилей идет полным ходом, электропривод отвоевывает себе место под капотом (точнее, в колесах). Экологи и сэкономившие на топливе потребители приветствуют новую технику аплодисментами, а вот электрики от новаций не в восторге.

роны, при замыкании контактов может возникнуть импульс тока большой силы, особенно при емкостной нагрузке.

Вот и приходится разработчикам электрооборудования фирмы Tico Electronics идти на различные хитрости. Например, перед включением



Дело в том, что для силового электрооборудования напряжение 12 В совершенно непригодно. Ну представьте: если даже стартер мощностью в пару лошадиных сил требует тока силой до 400 А, какой же понадобится тяговому мотору? Выход, конечно, есть: поднять напряжение в этих цепях как можно выше. Тогда и токи будут меньше, и провода тоньше. Но вот коммутировать их становится затруднительно – при разрыве высоковольтных цепей (а речь идет о многих сотнях вольт, например, 750) возникает всепожирающий и поджигающий дуговой разряд – температура достигает 12 000° С. С другой сто-

силового реле параллельно его контактам подключают резистор: он ограничивает ток заряда конденсатора, и лишь когда напряжение достигнет 70–90% от номинального, сработают главные контакты.

А мгновенно обесточить систему, если вдруг возникла электрическая дуга, поможет специальный датчик, реагирующий на мощную радиопомеху, которой сопровождается такой разряд.

Разумеется, совершенно по-другому выполняют все штекерные соединения. К обслуживанию автомобиля, вероятно, будут допускать лишь дипломированных монтеров...

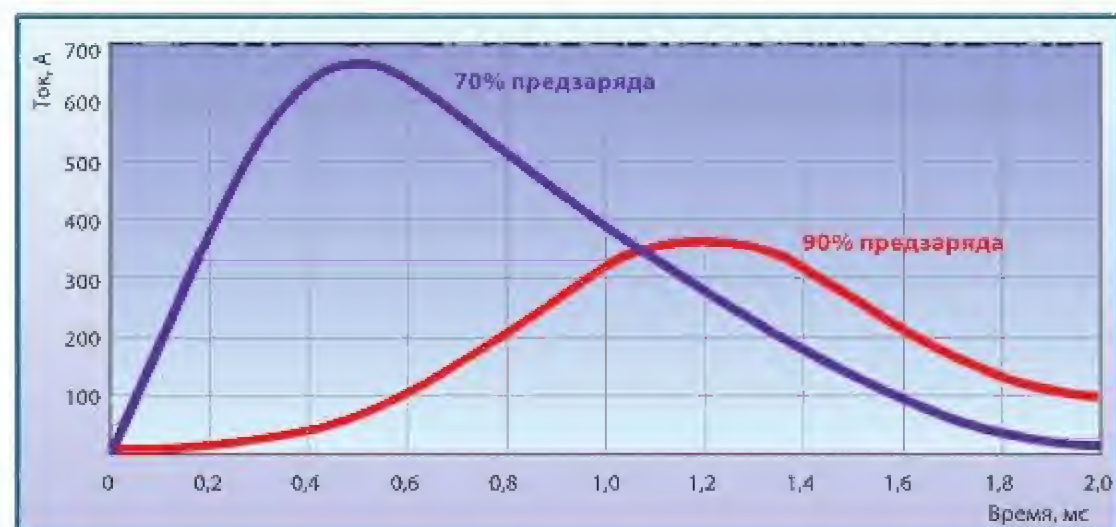


График изменения силы тока в цепи в случае предварительного заряда конденсатора до 70 или 90% рабочего напряжения.

На правах рекламы

UAZ PATRIOT Теперь в новой комплектации Настоящее дерево

Такой Patriot можно купить в автосалонах:

Москва АвтоГермес (495) 737-72-72, АВТОМИК (495) 958-92-13, ТоргМаш (495) 961-00-88, Транссервис (495) 475-96-05, Фаворит Моторс (495) 916-56-56, Элекс-Полюс (495) 232-90-09, Санкт-Петербург Автоцентр АВТОВО (812) 784-35-41, АвтоXXI (812) 448-02-00, Аксель-Лайн (812) 323-30-00, База (812) 572-37-50, Эльва-СПб (812) 379-90-91, Минск Внедорожник (1037517) 295-65-69, Екатеринбург АвтоСпецмаш (343) 290-65-00, Новосибирск Узаспецпроект (383) 262-55-11, Омск ОмскУАЗ (3812) 68-03-77, Томск ТомскУАЗЦентр (3822) 78-33-10, Ульяновск Авто-Экс (8422) 65-10-65, Вэлэт (8422) 45-45-45, Вега-АвтоСервис (8422) 36-41-57

Компания "MODI" в Новосибирске производит и реализует готовые комплекты оптом и в розницу тел: (383) 279-36-80, 214-80-42, 8-913-385-35-88, E-mail: modi@ngs.ru
Аналогичные программы есть для а/м Волга, Шевроле-Нива, Лада.
Приглашаем к сотрудничеству новых партнеров!



БМВ играет с огнями



Возможные варианты светораспределения: 1 – базовый свет; 2 – городской свет; 3 – противотуманное освещение; 4 – автомагистральный свет; 5 – освещение кривых на автомагистрали; 6 – освещение поворотов.

Ксеноновый свет требует обязательной автоматической коррекции светового пучка, чтобы он не ослеплял встречных водителей. Новые фары у BMW пятой серии не просто опускают-

ся – они приспосабливаются к самым разным условиям движения и помогают водителю лучше видеть дорогу.

На скорости до 50 км/ч автомобиль «считает», что едет

по городу, и включает соответствующий режим фар: луч бьет недалеко, зато высвечивает вблизи и левую сторону. С ростом скорости увеличивается и дальность «ближнего

света». А начиная со 110 км/ч работает «дальний свет». Мы поставили кавычки не случайно – в новой системе традиционное разделение этих понятий теряет смысл.

Это не все. Гироскопический датчик чувствует начало поворота и слегка поворачивает луч в его сторону. Если же водитель на небольшой скорости (до 70 км/ч) включил поворотник или система зафиксировала резкий маневр рулем, то включается боковой луч, позволяющий увидеть, что делается слева или справа.

Разумеется, сделано все и для того, чтобы не ослеплять встречных: при их появлении дальность луча автоматически уменьшится. Включение противотуманок и стеклоочистителей также автоматизировано, а для тех, кому и этого покажется мало, в список опций добавили инфракрасную систему ночного видения, показывающую на мониторе все тепловые объекты на удалении до 300 метров!

Титан под полом

Космические технологии постепенно спускаются на землю. Давно ли легкий и прочный титан был доступен лишь военным, а теперь из него делают даже лопаты.

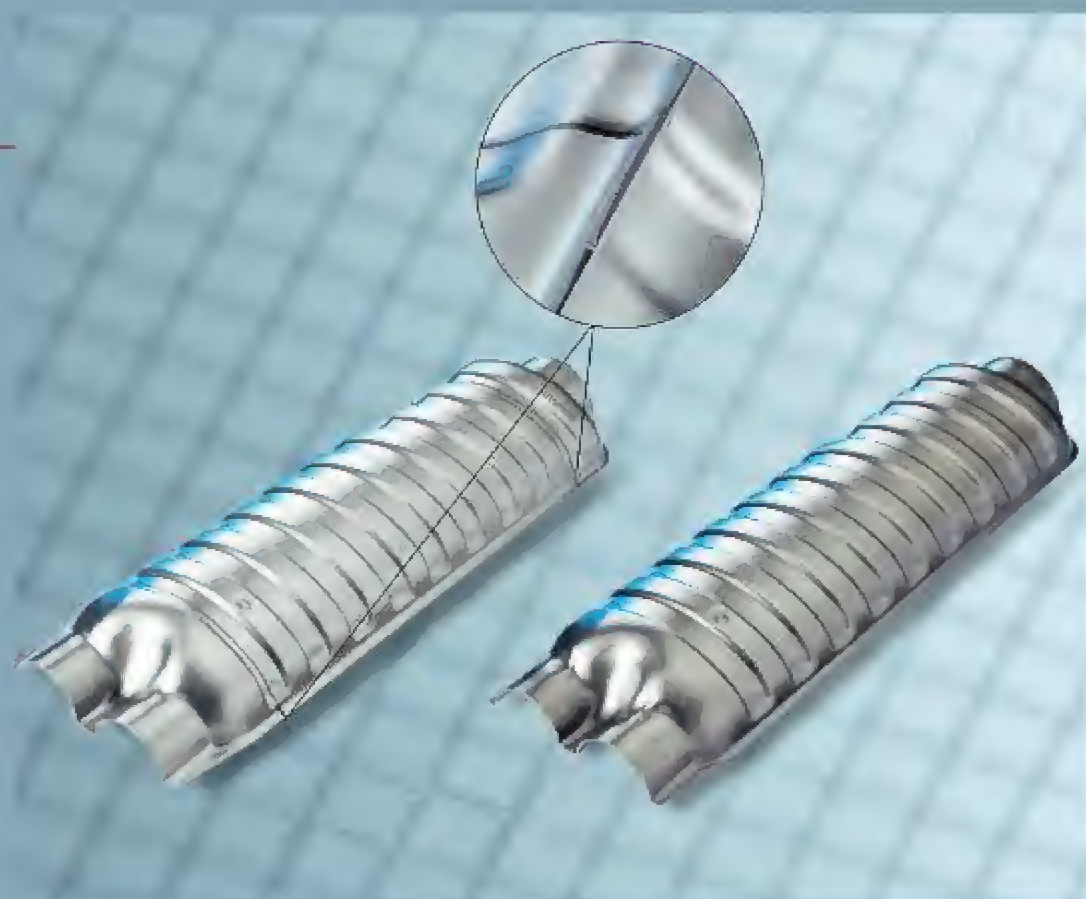
Фирма «Эберспехер» пошла дальше и предложила титановые глушители и трубы выхлопной системы. Это позволит сделать их на 40% легче стальных, а ведь каждый лишний килограмм снаряженной массы равносителен граммам напрасно сожженного топлива – есть над чем подумать!

А подумать пришлось крепко: наряду с легкостью, прочностью и очень высокой устойчивостью к коррозии, титан обладает неприятным свойством: он упругий и, вы-

ходя из-под штампа, норовит несколько разогнуться. Разработчикам удалось точно рассчитать поведение металла и сгибать его с запасом. В результате готовое изделие получается правильной формы.

Еще одна трудность – технология сварки, но тут как раз можно позаимствовать опыт у оборонщиков.

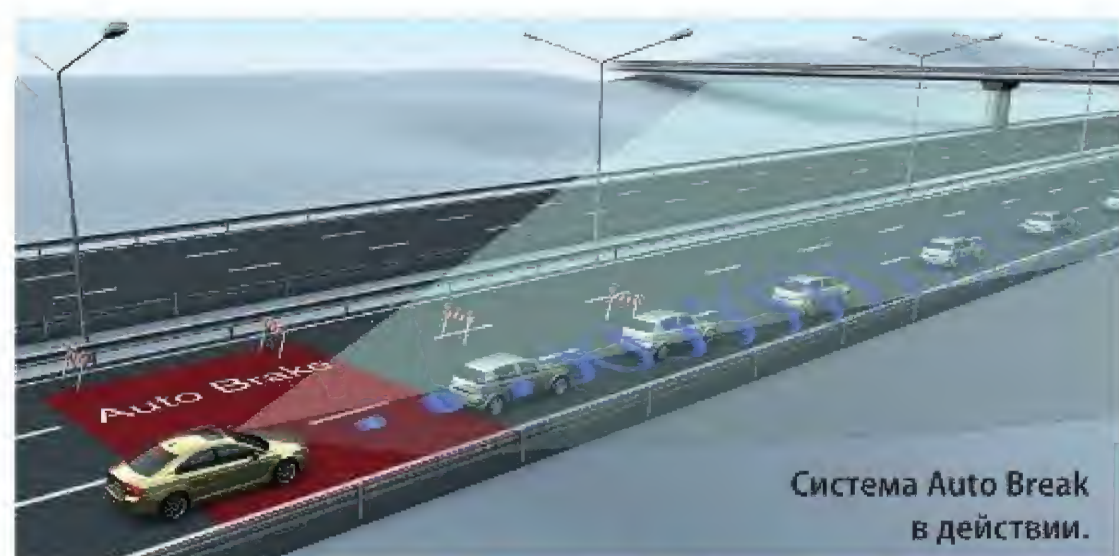
В серию титановые глушители пойдут в 2010 году, а пока – промежуточное решение. Специалисты фирмы разработали технологию изготовления деталей глушителя из многослойных сварных полосок стали. Это позволило уменьшить толщину металла в определенных местах до 0,7 мм вместо 1,2 мм



Половинки глушителя из многослойной нержавеющей стали (слева) и титана (справа).

«по кругу» без ущерба для прочности и долговечности изделия. Конечно, о 40% снижения массы тут речь не идет, но и 26%, согласитесь,

очень неплохо. Более того, усложнение технологии полностью окупается меньшей металлоемкостью. И три года ждать не нужно.



На правах рекламы

Большой брат на борту «Вольво»

Системы видеонаблюдения опутали большие города и теперь лезут в салон автомобиля. Бдительное око «большого брата», соединенное с мощным компьютером, способно определить момент, когда водитель слишком устал, невнимательно следит за дорогой – в общем, ведет себя за рулем неправильно.

Подобная система контроля, названная DAC (Driver Alert Control) появится уже в конце года в списке опций «Вольво» моделей V70, XC70 и S80 примерно за 1000 долларов.

Видеокамера, расположенная за зеркалом заднего вида, смотрит вовсе не на водителя (как в других системах аналогичного назначения), а на дорогу! И состояние человека оценивают по характерным изменениям в манере вождения. То есть определяется влияние рассеянности или усталости на управление автомобилем. Многим, например, знакома ситуация, когда машина под управлением засыпающего водителя плавно смещается вправо

или влево, а потом рывком возвращается на середину полосы. Изменяются и скоростные параметры движения.

В общем, как только DAC заметит неладное, раздастся звуковой сигнал и в центре тахометра загорится символ дымящейся чашечки кофе – «Вольво» приглашает остановиться у ближайшего кафе.

Но это лишь рекомендации, а вот реальную помощь окажет другая система, названная LDW (Lane Departure Warning). Она автоматически активируется, как только автомобиль наберет 60 км/ч (то же относится и к DAC). Для работы LDW использует ту же видеокамеру, но подает звуковой сигнал при уходе с полосы движения без включения поворотников. И одно это, по оценкам, на 30% снижает количество лобовых столкновений. Разумеется, речь о Европе, где джентльмены сознательно по «встречке» не ездят.

Что касается наезда сзади (также связанного с рассеянностью и невнимательностью водителя), то здесь выручит система автоматического торможения Auto Break. В ней на помощь видеокамере приходят два радара с дальностью 150 м. Если задний бампер впереди идущего авто надвигается слишком быстро, то сначала система подаст звуковой сигнал, подготовит тормоза к работе и, если столкновение станет неизбежным, затормозит сама.



Пора остановиться и выпить кофе!

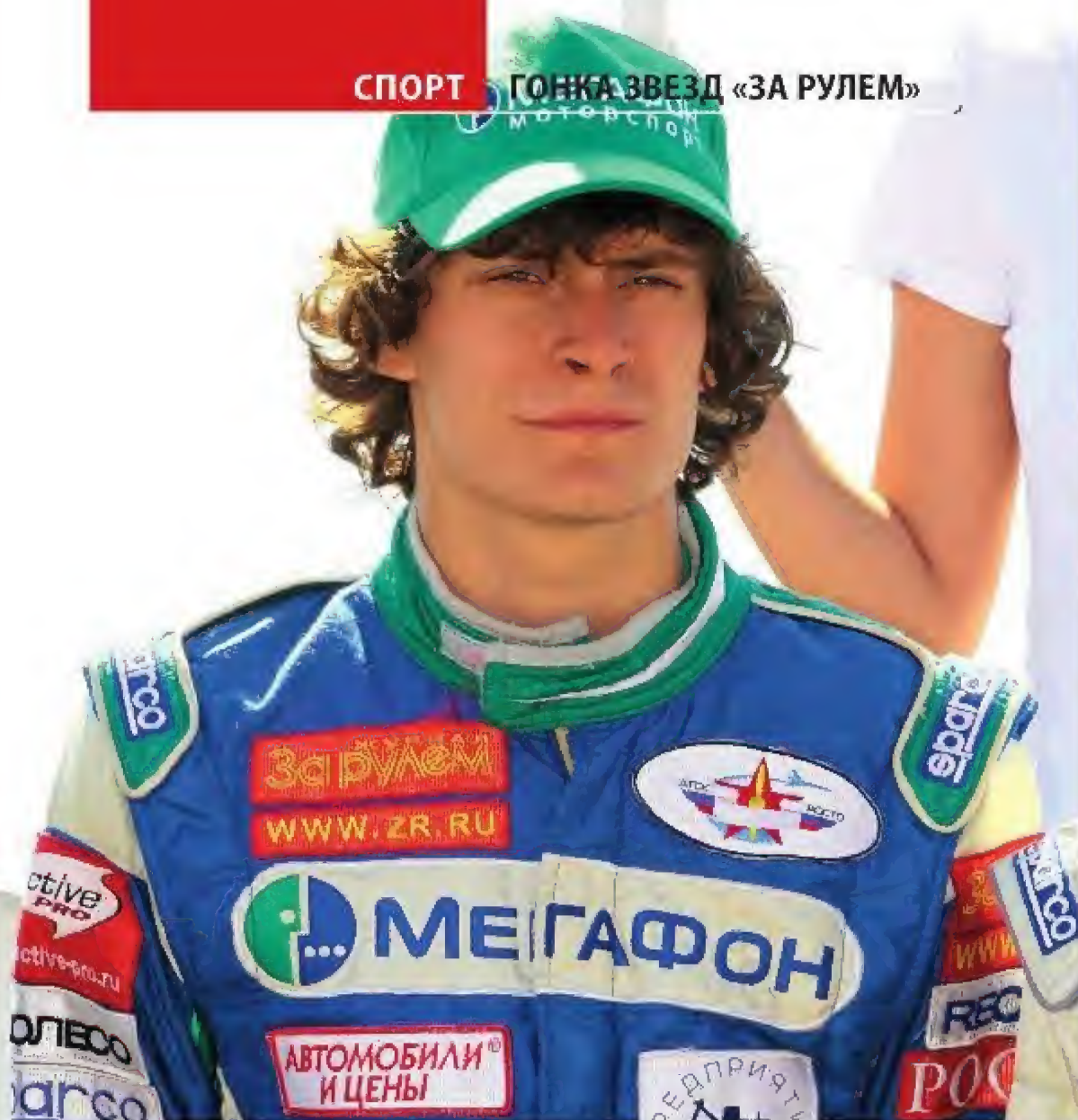
WESTA

Для французов



Генеральный представитель МНПК "WESTA" на территории РФ ООО "ТД-"ВЕСТА"
8(863)237-03-30, 237-03-31 www.tdwesta.ru

г. Москва ООО «Пауэр Интернашнл-шинь» 8-495-789-3-789 • г. Курск ООО «Трансмаркет» 8-4712-35-44-25 • г. Уфа ООО «Партнерцентр» 8-3472-921-607 • г. Новосибирск ООО «СибЭлектроисточник» 8-383-345-10-32 • г. Красноярск Холдинг «Медведь» 8-3912-43-76-13 • г. Санкт-Петербург ООО «НеваКомплект» 8-812-274-61-22 • г. Ростов-на-Дону ООО «Югснаб-Холдинг» 8-863-2-905-905 • г. Воронеж ООО «Воронежгазпромпромкомплект» 8-473-276-04-72 • г. Екатеринбург ООО «ЭНЕРГИЯ» 8-343-369-44-04 • г. Иркутск ИП Мосеев А.Г. 8-3952-29-20-10 • г. Саратов «Аккумуляторная Компания «ПАК» 8-8452-72-92-59 • г. Казань ИП Родионова Е. А. 8-843-570-72-72 • г. Оренбург ООО «Оренбургская аккумуляторная компания» 8-353-278-29-85 • г. Челябинск ООО «УралСнабХолдинг» 8-351-26-21-710 • г. Нижний Новгород ОАО «Нижегородагроснаб» 8-8312-79-05-53 • г. Самара ООО «Тюменские аккумуляторы ТЦ «Самарский» 8-846-276-99-53



Экс-чемпион России формулы 1600 Виктор Антонов. Одному из самых быстрых кольцевиков и картингистов давно пора попробовать силы на ледовом треке.



Иван Самарин, один из сильнейших российских картингистов, ныне – в числе лидеров формулы 1600. Чемпионом страны стал в прошлом году – в 18 лет.

Дебюты будут!

80-летие «За рулем» совпало с другой памятной датой: в 1978-м, 30 лет назад на Центральном Московском ипподроме прошла первая «Гонка звезд» на призы нашего журнала. Не станем долго интриговать: 23 февраля 2008 года «Гонка звезд» возвращается на эту славную трассу.

Больше десяти лет московский ипподром, некогда бывший главной трековой ареной страны, вообще не принимал состязания по автоспорту. В силу разных причин, включая прямой запрет столичных властей. Однако всегда, готовясь к очередной «Гонке звезд», мы интересовались: как там, на Беговой улице – может, обстоятельства поменялись? И вот момент наступил – надо сказать, весьма кстати!

Лучший актер среди гонщиков, лучший гонщик среди актеров. Громких титулов на «кольце» Дмитрий Певцов не снискал, однако выступает давно и стабильно. Зрители наверняка хотят его видеть на зимнем ипподроме.

Тольяттинец Сергей Нуждин выбился в лидеры «Туринг-Лайт» за рулем «Лады-Калины», одержал несколько побед. Трековый опыт тоже есть, а участие пилотов АВТОВАЗа – давняя традиция «Гонки звезд».





Евгений Новиков, обладатель Кубка России по ралли, произвел фурор и в чемпионате страны, выиграв несколько этапов. На трек выступал за рулем вазовской машины, но давно, когда ему еще не было... 16 лет.



Этого пилота вы уже видели на нашей гонке – быстр, напорист. Нынче Виктор Шайтар подтвердил класс победами в формуле 1600, где, впрочем, был чемпионом еще в 2002-м.

Московский ипподром – не единственное новшество гонки, которое мы приготовили. В знаменательный для журнала год все хочется видеть особенным, не будничным. Потому и «Гонку звезд» постараемся преподнести публике в существенно обновленном виде – детали прорабатываются, об этом подробнее в следующем номере журнала. Сейчас скажем лишь, что изменения отчасти продиктованы желанием собрать

на старте как можно больше именитых гонщиков. Не секрет, что привычный «зарулевский» формат «16 заездов – 16 пилотов» не мог вместить всех достойных.

По традиции, каждый участник получит персональное приглашение. Помимо завсегдатаев ледового трека, без которых «Гонка звезд» уже много лет немыслима, мы надеемся увидеть и тех, кому раньше не доводилось оспаривать призы «За рулем».

Пользуясь случаем, представляем некоторых потенциальных «новичков» «Гонки звезд». Среди них – и молодежь, и ветераны, а объединяет всех готовность показать высочайший класс езды по скользкой дорожке Московского ипподрома. И, конечно же, приглашаем зрителей на трибуны – только там воочию увидите (или даже получите!) все заготовленные сюрпризы. ■

Обладатель звания «Лучший гонщик 2000 года», многократный чемпион страны Михаил Ухов на трек доселе был известен как... создатель чемпионских моторов. Может, пора поменять амплу? Звезда такого масштаба украсит любую гонку.



«Звезды» возвращаются на Беговую

Традиционная «Гонка звезд «За рулем» возвращается на Центральный Московский ипподром. Это стало возможным благодаря инициативе известного коннозаводчика и ныне директора ипподрома Василия Панченко. С ним встретился главный редактор ЗР Петр Меньших.

Помпезное сооружение в центре Москвы, на Беговой улице одним своим видом вселяет веру в успех – мол, мы можем все! Психология победителя изначально заложена в самой архитектуре. И уж совсем не важно, что отовсюду на тебя смотрят не решетки радиаторов, а симпатичные лошадиные морды. Ведь если разобраться, автоспорт – генетический наследник конного. Те же боксы, паддоки, пит-стопы, дорожки, круги – тот же азарт! И, конечно же, порода!

– Мы словно боимся этого слова: порода! – замечает Василий Яковлевич. – А зря! Породы исключительно важна – как для машины, так и для лошади. Как коннозаводчик, замечу, что держать среднюю лошадь никакого смысла нет – это чистой воды разорение!

Да, Василий Панченко – не только глава ипподрома, но и преуспевающий коннозаводчик – его 22 лошади постоянно выигрывают всевозможные призы. Видимо, здесь наши дела куда лучше, нежели в автопроме. Однако тут же выясняется, что за год эти лошадки принесли хозяину всего... 350 000 рублей призовых! Почему? Разве в конном спорте мы не на должном уровне?

– Да, – усмехается Панченко, – на должном. Только этот уровень – «жигулевский», не выше! Мне в Италии один старый коннозаводчик на пальцах все объяснил. Смотри, говорит: если принять ожидаемый успех лошади за 100%, то 50% определяются ее матерью, 25% – отцом, а последние 25% – содержанием! Вот этих-то 25 процентов у нас сегодня и нет: купить –



Директор Центрального Московского ипподрома Василий ПАНЧЕНКО: « Нам нужны интересные, яркие шоу!».

это еще не все! При серьезном подходе каждой лошади подбирают свое сено, обвешивают все вокруг температурными и прочими датчиками, берут кровь на анализ – понимаете? Если всем этим не заниматься, получатся «Жигули», а не «Феррари»! Ездить, конечно, можно, но про высший уровень лучше забыть. Между прочим, классную лошадку для выездки готовят 6–7 лет, и стоит она при этом до миллиона евро! Поэтому даже моя конюшня для парижей пока что не годится!

Действительно, очень похоже на автопром – как тут не вспомнить последний Франкфуртский салон? И надпись «Скудерия» – то есть конюшня – уместна именно на «Феррари-430». Породы дает себя знать – равно как и ее отсутствие. А роспись «Калины» под Хохлому – лишнее тому подтверждение.

– Я рад, что в свое время жизнь заставила меня зарабатывать деньги! – возвращается к финансовой теме Василий Яковлевич. – Сегодня вновь предстоит научить этому ипподром. Будем подтягиваться

к Европе: там это дело процветает и приносит всем хороший доход – и государству, и наездникам, и владельцам лошадей. В Париже, кстати, через неделю скачки: Гран-при – полтора миллиона евро! Половина – владельцу лошади: чувствуете размах? А в Гонконге призовые до шести миллионов доходят. У нас же победитель заезда сегодня получает 580 руб. – одни подковы куда больше стоят! Ну да ничего – до нового года проведем акционирование, тогда начнем распоряжаться нашим богатством по-деловому.

Действительно, ситуация! Ипподром десятилетиями демонстрировал невиданную в СССР самостоятельность, работая в одиночку как за казино, так и за прочие игорные заведения – ведь ничего этого в стране не было. А сейчас, как ни странно, он не имеет права зарабатывать! Престижнейшее и удобное место в центре Москвы: огромный паркинг, лучшие спортсмены – провести бы здесь «зарулевскую» «Гонку звезд», как тридцать лет назад... Что скажете, уважаемый директор?

– Проведем! – он уверенно кивает головой. – Нам нужны интересные, яркие шоу подобного уровня – особенно зимой. Можно будет и тотализатор с автомобилями опробовать – почему бы нет?

Василий Панченко – один из тех немногих предпринимателей, кто «выжил» после угасания волны кооперативного движения. Он – владелец пяти предприятий, а как коннозаводчик начинал с одной лошади. Сегодня его конный завод под Коломной, созданный с нуля, занимает семь гектаров. Кстати, а кто станет акционерами ипподрома?

– Государство! – поясняет Панченко. – Это – нормальная практика: в западных странах двигателем коннозаводства служит тотализатор, а тот в свою очередь является монополией государства – у него, как правило, 51% акций. У нас же будет два акционера – Минсельхоз и Минимущество. К 1 января 2008 года им достанутся 100% акций – надо полагать, они распорядятся ими должным образом. Во всяком случае, это было бы логично.

Породистые лошади грациозно скачут по овалу ипподрома. Кстати, а насколько уместно сопоставлять действия водителя и наездника? Прекрасно помню, как когда-то, будучи совершенно неопытным всадником, пребольно стукнулся коленом о дерево...

– Так лошадь-то при этом прошла нормально! – вступает за любимых животных Василий Яковлевич. – Она чувствует габариты, но оценивает их по себе. Зеркал заднего вида на ней, извините, конструкцией не предусмотрено – это уже наездник должен соображать, куда ее направлять! Собственно, как и на автомобиле: сколько бы там лошадиных сил под капотом ни было, управляет-то водитель. И никакая машина вас не вывезет, если вы по ошибке пришпорили ее, загнав в критическую ситуацию.

Да, все верно. Кстати, в той же Европе сегодня хорошо развивается драйвинг – катание на обьеженных лошадях. У Панченко свой экипаж, конечно же, есть – и он уверяет, что управлять парой лошадей куда приятнее, чем автомобилем. Но...

– Но лошадь – она не для Москвы! – убежденно восклицает он. – О ее использовании в качестве транспорта речь вообще не идет – это нереально. Беда в том, что ей и без этого здесь тяжело – даже если ее в прицепе везут! Животное в этом сумасшедшем потоке нервничает, дергается – даже смертельные случаи бывали... А за городом – другое дело.

Свой первый автомобиль Панченко прекрасно помнит – подержанный ВАЗ-21011 белого цвета с двигателем 2106. А если сравнить с первой лошадкой? Какая разница между ними – ведь на машине он ездил сам, а лошадь наверняка поручил кому-то? И как ее звали?

– Варяг! – улыбается директор. – Вы правы – разница большая: машину гонял сам, а лошадку отдал конюху. Она, как ипподромный боец, стояла у мастера-наездника. Но лошадка меня прекрасно знала и всегда узнавала, когда приходил ее проведать! С машиной все не так.

Простите, Василий Яковлевич – непонятно... Вы же говорили, что от обыкновенной лошади никакого проку нет – разве не так? А ваш Варяг вроде бы ничего такого не выигрывал и по заграницам не ездил. Зачем же покупали?

– Зачем? – усмехается директор. – А затем, что в душе мы всегда полагаем, что купили именно чемпиона! Как с машиной, так и с лошадью! Да и опыт приходит со временем, а не сразу. К тому же не секрет, что лошади бывают разные – скажем, не только для скачек или выездки, но и просто – для дачи! Впрочем, подобного рода покупки для населения пока что в диковинку. Это – наследие советских времен – купить личную лошадь было теоретически невозможно. Впрочем, когда-то и с автомобилями в нашей истории было то же самое.

А история, между прочим, сделала неожиданный зигзаг. В первом номере ЗР 1928 года наши коллеги всерьез сравнивали перспективы автомобиля и лошади – мол, кто кого. Еще буквально вчера такая постановка вопроса казалась наивной, но ситуация меняется на глазах. Ведь личный автомобиль, как и личная лошадь, во всем мире теряет роль городского транспортного средства – десяток лет назад мы вряд ли поверили в это. И кто знает, не разделит ли вскоре автомобиль участь своей гривастой предшественницы? По городу нас будут возить метро, монорельсы и прочие транспортные средства, а личный автомобиль окончательно переедет за город. И, конечно же, на спортивные трассы, сменив свое сугубо утилитарное предназначение на духовное. Для того чтобы вместе с лошадками позволить нам вновь вспомнить о душе и просто получить удовольствие от общения с лошадиными силами в любом их обличье. Например, на Московском ипподроме!

Благодарим вас, Василий Яковлевич, за интересные инициативы.

На правах рекламы



PROSPORT
PERFORMANCE

**Всесезонные щетки
стеклоочистителя
нового поколения**

(495) 253-94-49
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

Первопроходец Петров



Российский гонщик Виталий Петров вплотную подобрался к главной вершине автоспорта – формуле 1. Насколько велики его шансы? Итоги серии Grand Prix 2 комментирует Сергей Зиновьев.

Кто-то возразит: а как же Роман Русинов? Он ведь уже побывал пилотом формулы 1! Да, но дальше участия в тестах команды «Мидланд» дело не пошло. По справедливости, надежды Романа на регулярные старты в Гранпри были невелики. Русинов на своем пути в формулу 1 миновал почти все важнейшие формульные турниры, где молодежь учит трассы, копит опыт и запоминается зрителям. А в «Мидланде» затем исполнял скорее маркетинговую роль – команда из стратегических соображений выступала под российским флагом.

Виталий Петров идет классическим путем: 2003, 2004 год – формула-«Рено», 2006 – формула 3000, где с тремя победами он стал призером Евросерии. Следующим логичным шагом стала как раз Grand Prix 2 – официальная молодежная серия, чьи заезды предваряют гонки формулы 1. Как раз отсюда в последние годы пришло большинство новобранцев: Скотт Спид, Тимо Глок, Хейкки Ковалайнен, Нико Росберг, Льюис Хэмилтон и, забежим чуть вперед, Нельсон Пике-младший, который почти наверняка весной поедет за «Рено-F1».

А в этом сезоне, по мнению менеджеров формулы 1, серия GP2 не предъявила миру ярко выраженных гоночных талантов. В мае шеф «Мак-Ларена» Рон Деннис говорил: «Не стану умалять достоинства гонщиков, побеждающих там, но в 2007-м этот чемпионат вряд ли откроет нам новую звезду. Что касается Бруно Сенны, которому я желаю удачи, нужно меньше внимания уделять фамилии. Важно оценивать результаты, а не родственные связи, поэтому подождем с выводами».

Как и наш Петров, Бруно Сенна проводил в GP2 первый полный сезон. С той разницей, что россиянин выступает за испанскую команду «Кампос» – сильную, крепкую, но не из когорты чемпионских. В свое время за нее стартовал Фернандо Алонсо и, честно говоря, без особого блеска. А 24-летнего племянника Айртона Сенны пристроили в «Арден», на чьем счету несколько титулов последних лет. Имя помогло? Несомненно. Майк Конвей, которому Бруно год назад уступал по всем статьям в британской формуле 3, нынче тоже в GP2 – в команде «Супер Нова». Оба выступали ни шатко ни валко, и по итогам сезона



Одна из заслуг Петрова: гонщиков из России принимают всерьез на самом высоком уровне.



Авария в Будапеште помешала показать результат, но Виталий попал в нее не по своей вине.

Конвей уступил. Совсем ненамного, кстати, превзойдя Виталия Петрова.

Сравнивать результаты пилотов разных команд, возможно, не совсем корректно, хотя машины у всех одинаковые – «даллары» с 600-сильными моторами «Рено-V8». Однако уроженец Выборга имеет достойного партнера по команде – 28-летний Джорджо Пантано, который уже добрался до формулы 1, поездил немного и... вернулся, не найдя лучшего продолжения. Турнирная таблица объективна: опытный итальянец регулярно переигрывал россиянина.

Из трех десятков пилотов GP2 выделялись Тимо Глок и Лукас ди Грасси, ведущие битву за титул до последнего этапа. Немцу Тимо уже 25 лет, и он – официальный испытатель «Заубер-БМВ F1», отправленный на «переподготовку» после сезона в американской серии Champ Car (8-е место и звание «Лучший новичок» в 2005-м). А бразилец ди Грасси – ровесник Петрова, и, казалось бы, перед ним хорошие пер-

спективы. Увы, практика показывает, что пилотов ростом 180 см в формуле 1 встречают неохотно – необходимо серьезно корректировать конструкцию машины, чем, конечно же, никто не хочет заниматься. С этой точки зрения шансы Петрова на 5 см хуже, чем у ди Грасси – он рослый парень. Но в конце концов, прав Рон Деннис: все решает не фамилия, не рост и не связи, а результат.

Самым удачным для Виталия выдался уик-энд в Монако – два пятых места на финише зачетных заездов. А самым неудачным, пожалуй, в Монце. Именинник, отметивший здесь 23-й день рождения, шел по дистанции третьим и, скорее всего, финишировал бы на подиуме. Но в тормозной механизм попал посторонний предмет, что привело к возгоранию магниевой пыли и долгой остановке в боксах. Памятна и авария на «Хунгароринге» – в машину Виталия влетело колесо от разбитого автомобиля соперника, а потом еще сзади наподдали. Так или иначе, Петров провел сезон равно



Первый год в GP2 почти у всех новичков получается «учебным», и лишь во втором сезоне таланты раскрываются полностью.



Бруно Сенна авансов не оправдал: кубок в его руках – редкость, больше половины гонок – без зачетных очков.

и стабильно, без единого провала по своей вине. Пожалуй, для новичка это хорошо, а окончательный вердикт сможем вынести лишь на другой год.

На правах рекламы

АВТОКРЕДИТ В ЗЕНИТЕ

Реклама

Валюта кредита – рубли РФ, доллары США
Минимальный пакет документов,
необходимых для получения кредита
При расчете максимально возможной
суммы кредита может быть учтен
доход супруга/супруги заемщика
Приобретение автомобиля
у любого официального дилера
Оперативное рассмотрение
кредитной заявки

www.zenit.ru

8-800-200-15-17

Генеральная лицензия ЦБ РФ №3255
ОАО Банк ЗЕНИТ

Подробнее с условиями кредитования вы можете ознакомиться на сайте www.zenit.ru

**БАНК
ЗЕНИТ**
БАНКОВСКАЯ ГРУППА ЗЕНИТ

Переход с асфальта на грунт не всем давался легко: скорость и силу торможения определяли опытным путем.

Взятие Казани

Лучшая в России стационарная трасса поменяла назначение. Изменения оценили Юрий Тюрин и Максим Вольнов. Фото: Юрий Тюрин.

Двенадцать лет назад на окраине Казани открыли кроссовую трассу – автодром «Высокая гора», отвечавший всем международным стандартам до сего дня. Что это дало? Гонщики из Казани братья Шаймиевы трижды становились чемпионами Европы, Рустем Минниханов попадал в число призеров. Айрат Шаймиев завершил спортивную карьеру, Радик переключился на ралли. А Минниханов (к слову, премьер-министр Татарстана) весь нынешний сезон посвятил стартам в чемпионате Европы по ралли-кроссу. Как и следовало ожидать, с наскока успехов не добился.

Европейский ралли-кросс – вершина другого уровня, не случайно пилотов, выступающих здесь, поддерживают заводы. Кроссового опыта и обладания самой современной техникой Минниханову оказалось

недостаточно. Ралли-кроссовая трасса состоит из сменяющих друг друга участков асфальта и укатанного грунта, что требует совсем иных навыков езды. Выбор шин, соперники, автодромы – все в новинку. Ковать победу на «западном фронте» снова нужно было в тылу. Едва отгремел последний в истории «Высокой горы» этап чемпионата Европы по автокроссу, на трассу вышла строительная техника.

Строили основательно, почти год, чтобы не ударить в грязь перед иностранцами. Ведь планы у казанцев наполеоновские – в этом году этап чемпионата страны, в следующем – кандидатская гонка на участие в чемпионате Европы. Если наблюдатели ФИА дадут добро, в 2009-м «Высокая гора» примет международную серию.

И вот модифицированная трасса открылась. На четвер-



Даже внезапно открывшийся капот не помешал Минниханову выиграть свой заезд.

Кроссовая манера езды и контактные приемы борьбы в ралли-кроссе не годятся – Европа не похвалит.





На правах рекламы

ПРОБКИ ДАВЯТ НА НЕРВЫ?



Татарстану повезло: не в каждой республике премьер так радуется за процветание автоспорта, как Рустем Минниханов.

тый этап чемпионата России по ралли-кроссу участников съехалось по сегодняшним меркам много. Почти два десятка пилотов в классе D1A (передний привод, двигатели до 1,6 л) – из Пензы, Тольятти, Воронежа и, конечно, хозяева трассы. Десяток, необходимый для полноценного зачета, – в D1 (полный привод, двигатели до 3,5 л).

После первых тренировок восторг гонщиков сменился недоумением. Да, великолепная трасса, лучше не бывает, но... непонятно, как ехать, как настраивать подвеску, очень нужен кольцевой опыт, а его нет! Действительно, казанцы вновь создали маленький шедевр – идеальный асфальт в поворотах и плотная, утрамбованная до твердости того же асфальта гравийная крошка на прямых участках. Изюминкой стал первый поворот – его разделили отбойником на две части. А гонку провели по европейской системе, с обязательным «джокер-лапом»: один раз в ходе заезда пилот должен пройти этот поворот по внешней, невыгодной стороне, теряя на этом па-

ру секунд. А в какой момент – решает сам. Понятно, какой простор для тактических игр? Спортсмены действовали по ситуации – кому-то казалось удобнее уходить на «джокер» сразу со старта, другие тянули до последнего.

Все это совершенно непохоже на то, к чему привыкли наши гонщики – глинистым, ухабистым и кочковатым трассам Пензы, Воронежа и Тольятти с небрежно уложенными кусочками асфальта. Для победы на обновленной «Высокой горе» нужны «кольцевая» резина, короткоходная, низкая подвеска и опыт. Все это нашлось пока только у одного человека – конечно же, у Рустамина Минниханова. Стартовал он на «Ситроене-С4», опробованном в чемпионате Европы, и уже в квалификационных гонках доказал, что шансов у соперников просто нет. Ничего не поделаешь, остальным придется учиться заново и менять амплуа вслед за трассой. Европа ведь и правда через два года приедет к нам – экзаменовывать. □

реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, НЕОБХОДИМО
ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ.



После полного сезона в Мячкове пилотам «Туринг-Лайт» придется быстро найти верные настройки для трассы в Орле.

Пасынки кольца

На исходе сезона гонщики и команды обнаружили, что надо как-то перекраивать бюджеты ради дополнительных стартов. Внезапность решений мешает общему делу, считает Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин.

Весной организаторы серии RTCC не нашли общего языка с Российской автомобильной федерацией (РАФ) – тот конфликт еще не завершен окончательно. Вопрос о том, где и как разыграют медали чемпионата страны, повис в воздухе. Ответ пришел в августе, поначалу в виде слухов – дескать, двухэтапный чемпионат под эгидой РАФ пройдет на трассе Дмитровского полигона и... киевском автодроме «Чайка».

ПО УТОЧНЕННЫМ ДАННЫМ

Однако в сентябре концепция радикально поменялась. Дороги полигона по итогам инспекции признали негодными, украинский вариант отвергли из-за сложности таможенных процедур. А чемпионат переместили в город Орел, где местные власти с энтузиазмом обязались обеспечить все необходимое. Два этапа в один уик-энд – видимо, ради эконо-

мии времени и средств. Трасса, проложенная по городским улицам, судя по схеме, качественно не отличается от столичных Воробьевых гор (все повороты – строго на 90 градусов) и со спортивной точки зрения оптимизма не вызывает.

Кроме того, для всех наших кольцевых гонок нашлось только два комплекта медалей – вдвое меньше, чем в кроссе или ралли! Шансы получить их есть только у пилотов, выступающих в классах «Суперпродакшн» и «Туринг-Лайт». Формула 1600, где сосредоточены самые быстрые гонщики-профессионалы, обойдена, равно как и «Туринг» – современный общеевропейский класс легковых машин. В «Национальном» разыграют Кубок РАФ, и непонятно, почему нельзя разыграть хоть что-нибудь в других зачетных группах. Впрочем, вероятно, лучше такой чемпионат, чем вообще никакого. Даже с учетом, что он поро-

жен, по большому счету, конфликтом. Однако придется дожидаться, соберет ли орловская трасса кворум, необходимый для вручения медалей. У одних команд большие сомнения, нужно ли там стартовать, другим – угадали, не хватает средств. А третьи поберегут

технику для важного старта в «туринговом» Кубке Европы, который, в отличие от орловских гонок, был запланирован еще зимой.

А КАРАВАН ИДЕТ

Регулярные гоночные серии, между тем, планомерно движутся к финишу. О судьбе монокубка «Хонды-Сивик» официальных сведений нет. Насколько известно, зарубежные этапы успешно состоялись (в том числе на киевской «Чайке»), но их результаты, увы, до широкой общественности не доходят, а организаторы турни-



В условиях городской гонки после подобных вылетов продолжить заезд едва ли удастся.

ра это почему-то не беспокоит. Формула 1600 под занавес тоже разок выбралась за границу – один из этапов состоялся на финском «кольце» в Аластаре, совместно с родственной формулой «Балтик». Победрами на выезде обменялись Виктор Шайтар и Сергей Чуканов, вопрос о победителе отложен до заключительной гонки.

RTCC, не покидавшая подмосковный автодром в Мячкове, потихоньку подводит итоги. В «Туринге» после шестого этапа Александр Львов досрочно обеспечил себе первенство. (Не поверите, но здесь дебютировал еще один Александр Львов – земляк, тезка и однофамилец, так что вскоре придется пояснять, кто есть кто.) Петербуржец легко переиграл менее опытных оппонентов, а вот курянин Александр Сотников в «Туринг-Лайте» изрядно попотел. На старте он попал в небольшую передрягу, потерял время, для победы потребовалось обгонять. Отчасти помогли ему неприятности, пережитые дуэтом «ЛУКойл Рейсинг» Алексеем Дудукало и Аркадием Павловским, долго лидировавшим. На «Фиесте» Дудукало сломалась подвеска, а Павловского подкосили проблемы с электроникой. Сотников выиграл (четвертую гонку из шести), и на-

бранных очков ему достаточно для суммарной победы в серии.

В «Суперпродакшн» важные очки набрал Алексей Басов, уступив в одном из заездов Александру Орловскому, но оба раза оставив позади главного конкурента – Антона Маркина. Динамовец сохранил математические шансы догнать лидера, но для этого нужно, чтобы на заключительном этапе серии Басова постигла просто невероятная неудача. Наконец, возродилась какая-никакая интрига в «Национальном». Лидер сезона Никита Васильев из-за поломки провалил квалификацию и всю гонку продирался сквозь строй. Финишировал пятым – появилась надежда, что, быть может, не он станет победителем всей серии, а Александр Желтов или Андрей Петухов, выигравший шестой этап.

Состоится чемпионат в Орле или нет, серия RTCC остается просто коммерческой – по образу и подобию немецкого DTM или американского NASCAR. Официальными первенствами они не являются, однако в своих странах – чуть ли не главные гоночные турниры. И пока что RTCC, со всеми достоинствами и недостатками, в рамках российского «кольца» именно такова. □

На правах рекламы

СПОКОЙСТВИЕ В ВАШИХ РУКАХ



www.persen.ru

Сохранить спокойствие в любой ситуации Вам поможет натуральное успокоительное Персен. Благодаря сбалансированной комбинации растительных компонентов, средство действует быстро и эффективно. Персен не вызывает сонливости и не снижает концентрации внимания. Теперь даже за рулем Вы можете быть спокойны и уверены. С Персен любая дорога будет легкой!

Телефон горячей линии: 8 800 100 05 35
8 800 1000 L E K

Звонок по России бесплатный.



группа «Сандоз»

ПЕРСЕН ФОРТЕ® П №013803/01 ПЕРСЕН® таблетки П №016317/01.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, НЕОБХОДИМО
ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ.



Решительные маневры гораздо безопаснее совершать на тех участках, где меньше шансов разбить автомобиль.



Оружие возмездия

В России появился новый болид формулы 1600. Технические подробности выяснил Вадим Никишев. Фото: Юрий Тюрин.

В последние годы парк болидов стал разнообразным. На смену заслуженным шасси «Даллара-F393» пришли относительно современные F399, а три года назад российские специалисты создали собственный монокок ArtTech. Однако время не стоит на месте, и «даллары» 1999 модельного года стали раритетами: запчасти к ним найти непросто. В нынешнем сезоне в мире дебютировало новое поколение итальянского шасси для формулы 3, а разработка 2004 года «Даллара-F304» постепенно уходит с европейских трасс. Значит, теряет в стоимости, оставаясь технически современной конструкцией.

БЕЗ СКАЛЬПЕЛЯ

Команда «Мегафон Моторспорт» в начале текущего сезона сделала ставку именно на это шасси. Оно ненамного дороже машин предыдущего поколения и отечест-

венного ArtTech, зато дает инженерам широкое поле для экспериментов.

Кстати, если раньше был риск нарваться на поврежденный монокок, опробовавший прочность отбойников на зарубежных трассах, то сейчас это исключено. Начиная с модели F304 в углеродную структуру интегрированы струны, объединенные микросхемой. Повреждения силового элемента сразу фиксируются и выявляются при проверке.

К машинам этого поколения в наших командах начали присматриваться еще в 2005 году. Однако по каким-то причинам итальянцы заявили, что старый силовой агрегат не совместим с новым шасси. Дескать, и мотор на формуле 3, в которой начинают карьеру машины, совсем иной, и коробка секвентальная... Инженеры «Мегафон Моторспорт», посмотрев чертежи, сложностей с компоновкой не увидели. Точки крепления двигателя к монококу те

же, работает он в паре со старой селективной коробкой «Хьюланд». Если на следующий сезон в формуле 1600 разрешат использование «секвенталки», проблем с ее установкой не возникнет. А существующая схема достаточно жесткая, что подтвердили замеры после заездов по трассе.

ОДИН СТАВИМ, ДВА В УМЕ

Передняя подвеска «Даллары-F304» обладает большими возможностями для точной настройки. Здесь не один, а два демпфирующих элемента. Таким образом, можно регулировать их характеристики для каждого колеса – скажем, под трассы со значительным различием в количестве правых и левых поворотов. Ось крена по сравнению с аналогами стабильнее, клевки при торможении и приседания на разгоне меньше. Возможен и вариант с моноамортизатором, с которым команда сейчас экспериментирует.



«Даллара-F304» имеет шанс прижиться в российской формуле. Эта ласточка – первая.

Передняя колея новой машины шире на 50 мм, длина по сравнению с отечественным шасси ArtTech меньше на 230 мм. Это позволяет быстрее проходить «шпильки». Передок легче, что также положительно сказывается на управляемости.

Тормозная система стандартная для этого класса. Раздельный гидравлический привод на переднюю и заднюю ось позволяет регулировать баланс непосредственно в ходе гонок. Механизмы – четырехпоршневые «машинки» «Брембо» спереди и сзади.

МОЩНОСТЬ ВЫШЕ, ПОТЕРИ МЕНЬШЕ

Возможности конструирования моторов для формулы 1600 ограничены техническим регламентом, однако в зависимости от находчивости инженеров они достигают разных показателей. Для шасси ArtTech, которое продолжает эксплуатировать команда, и для новой «Даллары» в этом сезоне построили новые, абсолютно одинаковые моторы.

В основе лежит двигатель BA3-21083 с доработанной головкой цилиндров. Оригинальный распредвал задает клапанам большего диаметра иную высоту подъема и более широкие фазы. Поршневая группа заказана французской фирме «Содемо»: она включает Т-образные облегченные поршни и титановые шатуны. При ходе поршня 74,8 мм и диаметре 82,5 рабочий объем возрос до 1598,5 см³.

Для работы с двухдисковым керамическим сцеплением пришлось ввести упорный подшипник, ограничивающий

Вариант передней подвески с двумя амортизаторами. Тонкие цилиндры синего цвета – реостатные датчики телеметрии.



Возможности регулировать углы установки колес у нового шасси шире.





«Даллара-F399» в погоне за преемницей F304. Видна разница в форме обтекателей и расположении впуска: на старой машине – справа, на новой – сверху.

Система телеметрии AIM позволяет контролировать все параметры – от режима работы двигателя до угла поворота руля.



Узнаете двигатель ВАЗ-21083? Гоночную версию выдают карбоновый впуск, системы зажигания и смазки.



продольное перемещение коленвала – нагрузка при размыкании дисков составляет 320 кгс.

Карбоновый впуск четырехдроссельный, диаметр заслонки 43 мм. Наполнением каждого цилиндра заведует одна форсунка, зажиганием – отдельные катушки на каждую свечу. Система смазки двигателя – с «сухим» картером, выносной трехсекционный насос и ременный привод оригинальные. Масляный бак находится непосредственно в корпусе коробки передач.

Расчетная мощность этого двигателя составляет 174,5 л.с. при 7200 об/мин, крутящий момент – 192 Н·м при 6300 об/мин.

Внешне новые силовые агрегаты, подготовленные к сезону-2007, отличаются верхним расположением воздухозаборника. Такая схема предпочтительней привычного «огурца» с правой стороны, в котором прячется воздушный фильтр. Воздух над головой pilota чище, аэродинамическая зона здесь более спокойная. Фильтрующий элемент увеличенного размера создает меньшее сопротивление на впуске. Заднее антикрыло собственной разработки более эффективно – отчасти благодаря переносу впускного тракта, отчасти благодаря своей форме. При той же прижимной силе оно создает меньшее сопротивление.

Когда «Даллара-F304» впервые появилась на подмосковной трассе, соперники тут же окрестили ее «оружием возмездия». Пока его потенциал полностью не раскрыт, ведь любое оружие нуждается в пристрелке. Хотя на первом же этапе команда оказалась на подиуме – неплохой показатель для непривычного к российским условиям болида. □

Новиков спас интригу

Ралли «Псков» – предпоследний этап чемпионата России – возродило угасшую было интригу в самом престижном зачете N4. Сход лидера чемпионата Евгения Но-



викова на предыдущей гонке в Гукве (у «Импрезы» сломался мотор) несильно повлиял на его турнирное положение – отрыв от преследователей по очкам был велик. Но и на псковских дорогах 16-летнего пилота поджидала неудача. Острую борьбу ему навязал Андрей Жигунов – Новиков ошибся, вылетел с трассы и разбил подвеску «Лансера». А одержавший победу Жигунов сохранил неплохие шансы на титул – для этого необходимо (и достаточно) опередить Новикова на заключительной гонке в Новороссийске.

Один чемпион уже известен – Евгений Иволин из Ханты-Мансийска за рулем «Ситроена-Саксо» досрочно оформил титул в зачете N2. За все остальные медали экипажам придется побороться.

Колин Мак-Рэй

В сентябре в аварии вертолета погибли выдающийся гонщик-раллист Колин Мак-Рэй, его сын Джонни и два пассажира – друзья семейства.

Колин – один из самых успешных и популярных пилотов нашего времени. В его активе 25 побед на этапах чемпионата мира и титул (1995); еще трижды он становился вице-чемпионом, всегда оставаясь верным напористой, агрессивной манере езды. А люди, подчас далекие от гонок, знали его по компьютерным играм «Колин Мак-Рэй Ралли», выдержавшим шесть изданий и ставших культовыми.



Шотландец готовился к очередному старту в «Дакаре» (предыдущие попытки в составе команды «Ниссана» оказались не особо удачными) и искал варианты вернуться в раллийный чемпионат мира в следующем сезоне. Ему было всего 39 лет.

Угроза дежавю

Девятый этап «турингового» чемпионата мира в Брэндс-Хэтч не стал триумфальным для кого-то одного. На подиуме побывали шесть пилотов из трех разных ко-



манд – всех, кроме SEATa. Очередной свой заезд выиграл Ален Меню («Шевроле»), на чьем счету больше всего побед – четыре. А на другой день отличился действующий чемпион Энди Приоль.

Это лишь вторая победа британца в этом сезоне, однако он снова стал лидером чемпионата, уже в третий раз обогнав по очкам коллегу по БМВ бразильца Аугусто Фарфуса. Картина поразительно напоминает прошлогоднюю! В таком порядке пилоты тогда и завершили турнир, с той разницей, что третий призер Йорг Мюллер пока что на четвертой позиции, а Фарфус выступал за «Альфа-Ромео». Правда, до конца чемпионата еще два этапа, в том числе на непредсказуемой трассе в Макао, а лидеры традиционно держатся плотной группой.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, ралли Новой Зеландии

1. М. Гронхольм (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:52.53
2. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	0.00,3
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.42
4. К. Эткинсон (Австралия, «Субару-Импреза»)	2.32
5. Я. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.36
6. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	3.42
7. П. Сольберг (Норвегия, «Субару-Импреза»)	3.54
8. У. Аава (Эстония, «Мицубиси-Лансер»)	9.16

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 9 этапов

Пилоты:

1. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	81
2. А. Фарфус (Бразилия, БМВ-320)	69
3. И. Мюллер (Франция, «СЕАТ-Леон»)	67
4. Й. Мюллер (Германия, БМВ-320)	66
5. Дж. Томпсон (Великобритания, «Альфа-Ромео 156»)	57
6. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Паджетти»)	55

Команды:

1. БМВ	227
2. SEAT	195
3. «Шевроле»	162
4. «Альфа-Ромео»	97

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралли «Гуково»

1. А. Желудов (Одинцово, «Субару-Импреза»)	1:26.25
2. А. Лагунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.28
3. Е. Аксаков (Москва, «Субару-Импреза»)	2.46
4. В. Иванов (Новороссийск, «Субару-Импреза»)	3.40
5. С. Акимов (Краснодар, «Мицубиси-Лансер»)	3.49
6. М. Фролов (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер»)	4.13

8-й этап, ралли «Псков»

1. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1:16.02
2. Е. Вертунов (Москва, «Субару-Импреза»)	0.47
3. Е. Аксаков	1.39
4. А. Лагунов	2.15
5. Б. Зимин (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	2.45
6. М. Фролов	3.56

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ

4-й этап, «Маршрут-1000»

1. Б. Гадасин (С.-Петербург, «Ниссан-Пик Ап»)	7:51.28
2. Я. Соловьев (С.-Петербург, «Багги-Хонда»)	12.59
3. Л. Новицкий (Москва, «Мицубиси-L201»)	30.00
4. А. Беркут (Зеленоград, «Мицубиси-MPR98»)	33.39
5. П. Логинов (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)	41.33
6. А. Дмитриев (Москва, «Мицубиси-L200»)	51.39

После 4 этапов, пилоты:

T1 – «Супер Продакшн»

1. Б. Гадасин	73,5
2. Л. Новицкий	55,2
3. А. Беркут	33

T2 – «Продакшн»

1. К. Жильцов (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)	76
2. Д. Павлов (Саров, «Ниссан-Патруль»)	54,5
3. И. Кузнецов (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)	29,7

N – «Национальный»

1. Ю. Боровиков (Тольятти, ВАЗ-21230)	84
2. В. Горбачевич (Москва, УАЗ-3151)	51
3. Д. Кожухов (Москва, ВАЗ-21218)	42,2



Техножук

Почти 70 лет и более 20 миллионов выпущенных машин – такова судьба «Фольксвагена-Жук», который из народного автомобиля превратился в объект культа. Эволюция конкретного экземпляра привлекла внимание Вадима Никишева. Фото: Александр Батыру.

Эта машина оказалась в России еще в советское время, а последние годы догнивала в одном из столичных дворов. Нынешний владелец долго уговаривал предыдущего продать бездыханного «Жука», а купив, решил его реанимировать. Первоначально предполагалось восстановить его в классическом виде, но знающие люди отговорили. Выпущенный в 1977 году автомобиль не считается раритетным у поклонников марки – перед мастером открылось бескрайнее поле тюнинга.

ГАДАНИЕ ПО ФОТОГРАФИИ

Родной двигатель давно отказал. На его место появились кандидаты из линейки старших моделей «Фольксваген». Мотор VR6, как ни странно,

уместился – но изрядно пере-тяжелил и без того нагруженную корму. Попытка установить относительно легкий алюминиевый V8 (!) от «Ауди» успехом не увенчалась: тесный кузов «Жука» решительно отверг инородный агрегат. И тут автору проекта попала в глаза статья из немецкого издания, где излагалась идея установки оппозитного мотора от «Субару». Располагая лишь несколькими иллюстрациями, он приступил к работе.

Атмосферный двигатель объемом 2,2 л от «Легаси» с небольшим пробегом доставили из Японии. Место для него выкроили, пожертвовав задними сиденьями. Впрочем, кто хоть раз видел «Жука», знает, что на них тесно даже ребенку. Радиатор ВАЗ-2110 установлен в моторном отсеке наклонно,

воздух для его охлаждения поступает из-под днища. Всю проводку для двигателя и бортсети владелец паял сам. Единственная ошибка в контактах датчика положения распредвала проявилась в неустойчивой работе мотора и характерном выхлопе, но ее быстро обнаружили и устранили. Выпускной тракт от приемной трубы полностью оригинальный: под днищем он делает изгиб на 180 градусов и выведен с боков. Каждую пару цилиндров озвучивают свои «банки», занявшие место подножек – похожие можно встретить на «Джипе-Рэнглер».

Установка иной коробки передач потребовала бы замены приводов и подвески, поэтому у немцев заказали проставку для компоновки с родной, четырехступенчатой! Очевидно,

запас, заложенный великим Фердинандом Порше, оказался настолько велик, что валы, шестерни и подшипники в состоянии «переварить» мощность и момент 180-сильного мотора.

ЖУК ПОД МИКРОСКОПОМ

Параллельно работали над кузовом. Сгнившие полы заменили стальным листом толщиной 1,7 мм; пороги, как ни странно, пришлось впору из запчастей к 407-му «Москвичу». Крылья, которые крепятся болтами, нарастили под колеса большей размерности. «Жуку» сознательно сохраняли пропорции – даже крышка моторного отсека родная, хотя немецкие тюнеры частенько делают ее горбатой, чтобы разместить навесные узлы двигателя.

Под мощный мотор реконструировали ходовую часть.



Салон будет модернизирован, в частности, появятся новые обивки дверей и ручки от «Ауди».

Переключатель света – от «Газели», подрулевые – от «Шевроле-Нивы», блок тумблеров напоминает о «Мини».

Возможностей атмосферного мотора «Субару» вполне хватает «Фольксвагену-Жук».

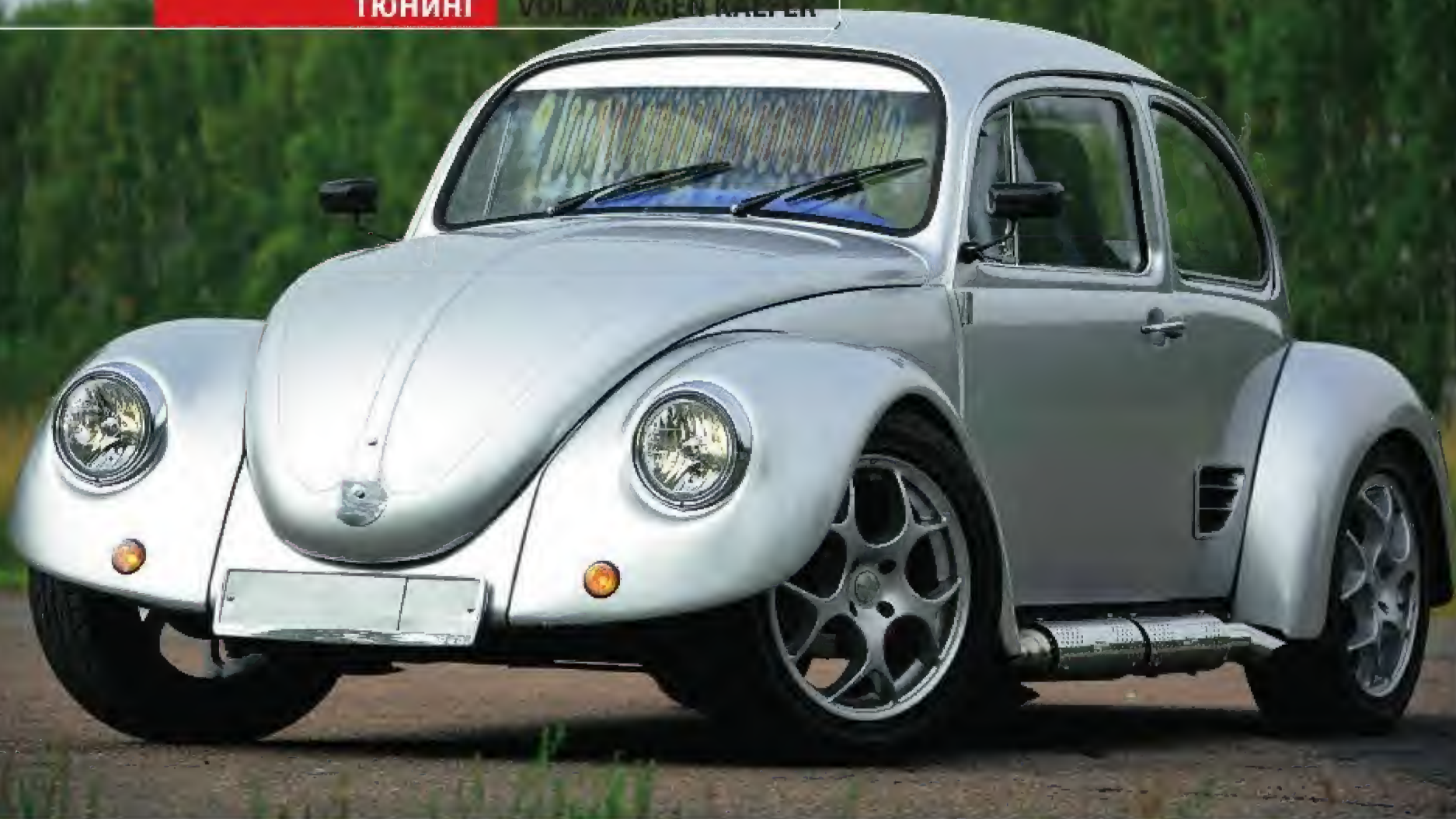


Червячный рулевой механизм с тонкими тягами сменил реечный ВАЗ-2108, рулевая колонка взята от «Лады-110».

Барабанные тормоза по понятным причинам тоже ушли в отставку – на их месте появились диски от «Ауди» диаметром 256 мм спереди и 280 мм сзади. Это не опечатка: распределение масс настолько своеобразное, что задние колеса сложно заблокировать. Привод Т-образный, конструктивно схожий с тем, что используется на «Ниве». Вакуумный усилитель подбирался по месту – подошел от вазовской «классики» в сборе с главным тормозным цилиндром. Подчеркнем, что все ответственные детали – новые и по характеристикам намного превосходят родные.

Схема торсионной подвески осталась прежней. В плюсах – возможность самостоятельно регулировать жесткость и дорожный просвет. Колеса выбирали с учетом новых тормоз-





В крохотном багажнике «докатка», самодельный бак из нержавеющей стали и блок климат-контроля от «Фольксвагена-Пассат» в сборе.

ных механизмов и ступиц – в итоге остановились на дисках от «Пежо», крепящихся четырьмя болтами.

ЛЕГЕНДА НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Динамические возможности уникала не оценивались, но штатного спидометра, разме-

ченного до 160 км/ч, оказалось недостаточно. Вместо него появился электронный, подобрать который было не так-то просто: датчик скорости привязан не к коробке, а к переднему колесу. В дополнение к новому прибору появилась плеяда вспомогательных. Салон обшили синей алькантарой, в цвет «ковшей»,

которые позаимствовали с гоночного авто.

Экстерьер, сохранив классические черты, намекает на нерядовые возможности. Хотя на поверку нестандартными окажутся лишь расширенные арки, выпуск и колеса. Задние фонари сменили тюнинговые, изначально «про-

светленные», но затем матированные. Фары – с «хрустальным» стеклом, но формой повторяют оригинальные. Так что проект удался: сохранив дух легенды, «Жук» превратился в современное средство передвижения, которым владелец пользуется почти каждый день. □

На правах рекламы



ВАЗИНТЕРСЕРВИС

Поставщик конвейера ОАО "АВТОВАЗ"

**Высокое качество автодеталей
для автомобилей ВАЗ**

- /// Оптимальные характеристики для надежной эксплуатации в российских условиях
- /// Стабильная управляемость автомобиля и его активная безопасность
- /// Гарантия безотказной работы и длительный срок службы

www.vazinter.ru



Шаровые опоры

Тормозные колодки

Рулевые тяги и наконечники

Диски и комплекты сцепления

Мощность важнее объема

У автопроизводителей и тюнинговых ателье свои способы указать на потенциал модели. «Мерседес» обычно руководствуется рабочим объемом двигателя, фирма A.R.T. – его мощностью. Оттого четырехдверное купе CLS 350 после доработки получило индекс GTR 374.

Такую мощность вкпе с увеличением момента до 510 Н·м удалось получить, оснатив стандартный 3,5-литровый V6 оригинальным компрессором AK35 и интеркулером. Максимальную скорость не называют, но спидометр многообещающе разметили до 360 км/ч.

Обвес тюнингового варианта роднит его с болидами DTM. Характерные дета-

ли – расширенные колесные арки, двери и жабры воздухопроводов. Естественно, не обошлось без новой решетки радиатора и новых бамперов. В передний интегрирована губа спойлера, в задний – диффузор. Четыре 100-миллиметровых ствола выпускной системы наряду с декоративной выполняют практическую задачу – облегчают мотору дыхание.

Биксеноновый свет не помешает быстрому автомобилю, а вот дополнительная подсветка проемов смахивает на кич. Салон на радость поклонникам автоспорта отделан алькантарой и стилизованными под карбоновые органы управления.



Герой асфальта

Для вседорожника, даже если он ни разу не съедет с асфальта, все-таки важнее крутящий момент, а не максимальная мощность. Специалисты «Хаманна» с помощью чип-тюнинга выжали из дизельного «Рейндж-Ровера Спорт» 225 л.с. и

510 Н·м (которые доступны уже при 1900 об/мин). Поколдовав над компрессорным бензиновым V8 объемом 4,4 литра, с него сняли 475 л.с. и 610 Н·м.

С таким потенциалом «спортсмен» окончательно сменил ареал обитания на городской. Видимо, чтобы накрепко удержать владельца от соблазна съехать с твердого покрытия, «Рейндж-Ровер» украсили развитым обвесом. Сквозь спицы 23-дюймовых колес просматриваются спортивные тормозные механизмы, которым явно противопоказана грязь.

Создатели дали своему детищу имя «Конкерер», то есть завоеватель. Вот только завоевывать ему придется уже не направления, а лишь хорошо известные дороги.



Все на Ивису!



Испанская марка SEAT снова в России. Причем модельный ряд, предлагаемый покупателям, такой же, как в Европе. Что предлагают западные спецы для младшей модели «Ивиса»? Немецкая фирма «Абт» наряжает испанский автомобиль в аэродинамический кит, устанавливает 16- или 17-дюймовые колеса и доводит хорошо знакомые двигатели концерна «Фольксваген». Версию 1,8T, которая развивает 150 л.с. в модификации FR и 180 л.с. в «Купре», немцы форсируют до 192 л.с. Момент при этом возрастает с 210 до 265 Н·м!

Мощность базового дизеля 1,9TDi увеличивается до 155 л.с. против 130, а исходный момент 310 Н·м получает прибавку 50 Н·м. С такими данными испанский автомобиль не только интересно выглядит, но и быстро едет.

Ближе к земле

Что такое CLR 600S? Это имя собственное, которое получил БМВ 6-й серии после доработки в ателье «Люмма Дизайн». Первая версия CLR 600 вызвала фурор, но оказалась слишком неудобной для езды где-либо, кроме гоночного трека. Литера S обозначает street, то есть улицу. Значит, есть надежда, что новая модификация приспособлена для повседневной езды.

В ее навесном комплекте бамперы, пороги с вентиляционными отверстиями и задний спойлер. Сохраняя мускулистый, напористый вид, с таким обвесом вполне можно передвигаться по городу, даже с заниженной на 30 мм подвеской H&R.

На выбор предлагают колеса диаметром 20 или 21 дюйм. На большие диски монтируют впечатляюще широкие шины 255/30R21 спереди и 295/25R21 сзади.

Программа форсировки мотора для М6 уже готова, владельцам более демократичных версий 630i, 645i и 650i придется немного подождать.





Па-де-де с ПДД

А ведь как надеялись, что новые штрафы помогут навести порядок на дорогах! Испугаются водители огромных расходов, да и перестанут безобразничать. Однако – воз и ныне там, убедились Максим Приходько и Константин Якубов (фото).

Столь однобокий подход к проблеме – повесить штрафы и дело с концом! – не первая попытка депутатов и департамента безопасности движения обозначить хотя бы иллюзию порядка на дорогах вместо системной реформы. За последние семь лет санкции за нарушение правил пересматривались у нас шесть раз (в сторону увеличения, естественно)! В частности, совсем недавно ужесточили наказание за езду по велосипедным дорожкам и тротуарам – до 2000 рублей; по обочине – до 500! Мы в очередной раз вышли на дорогу...

ВДОЛЬ ПО РЕЛЬСАМ

Наш первый «пост» – на столичном проспекте Андропова. Время – около шести вечера. Часть тротуара огорожена металлическими столбиками. Все полосы заняты автомобилями, которые грустно плетутся со скоростью километров 10–15 в час. Прибавьте к этому мелкий-мелкий противный дождик и поймете, от чего лица водителей выражают скуку и грусть. Но! Есть кусочек тротуара – небольшой, метров 300 – по которому можно проскочить пробку и потом вклиниться в общий поток. Вглядываясь в бесконечную вер-

ницу автомобилей, пытаюсь угадать, кто первым «протопчет» альтернативную дорогу. Тем более что уже накатана колея: значит, место «хлебное»!

Ожидание было недолгим – каких-то 8–10 минут, и на тротуар въезжает «десятка». Мало взобраться на бордюр, надо объехать железные столбы и деревья по газону, который уже размочалили другие любители «городского ралли»! Упражнение «десятка» выполнила на отлично: проползла по грязи почти на брюхе, объехала столбики и водитель все-таки лихо обогнал дюжину автомобилей! Какие колышки



«Мы не ищем легких путей!», или ралли по-русски (наш герой – «десятка» с номером о233се177).

«Правила хорошего тона»: барышни обязаны уступать дорогу на тротуаре всем проезжающим мимо транспортным средствам (кавалер – на «десятке» с номером а030вв31).



и трубы? Наш народ, кажется, готов штурмовать противотанковые ежи!

Следом за «десяткой» лихой маневр повторяет серебристый «джип». Что ему какая-то московская грязь? Кое-кто пошел по более легкому пути: вроде бы заехал на заправку, а на самом деле «сократил дистанцию» по тротуару метров на 120 и влился в поток. Таких находчивых за час мы насчитали 32! Низкий поклон и уважение всем, кто терпеливо мучился в пробке, но не «попер» по газонам и тротуарам – помнил, что езда по ним запрещена. Вне зависимости от суммы штрафа. Хотя ни по новым, ни по старым расценкам наказать лихачей никто не спешил: ни одного сотрудника ГИБДД в тех местах замечено не было.

Мы решили сами наказать нарушителей и сняли их номера – в смысле, сфото-

графировали. Смотрите на этих... неводителей! Они не знают, что тротуар – чтобы ходить, а не ездить!

Следующий пункт – на шоссе Энтузиастов. По три полосы в каждую сторону; по утрам и вечерам, в часы пик здесь многокилометровый затор. Но рядом – трамвайная линия и широкий тротуар: прекрасная возможность для маневра! Давно это поняли и в ГАИ: въезд на тротуар огорожен врытыми в асфальт трубами. Рядом – стенды с грозными предупреждениями, что езда по трамвайным путям запрещена (если кто не знал)! Слова подкреплены аж тремя знаками: «Въезд запрещен», «Движение запрещено» и «Неровная дорога». Сначала не поняли, при чем тут «неровная дорога»; оказалось, метров через 200 от устрашающих знаков тротуарная плитка,

обрамляющая рельсы, внезапно заканчивается. Вот это – настоящая западня! Дальше можно проехать только по рельсам (если колея совпадет).

...Первый же нарушитель лихо стартовал прямо по путям встречного направления – я даже засечь время не успел. А потом пошло как по маслу: каждые три минуты из общего потока выныривал очередной «раллист» и рвал по трамвайным путям. Отметились все: от маршрутного автобуса «Форд» до престижного «Лексуса». А уж отечественной техники – несть числа! Не удержался и спросил у очередного, девятого по счету нарушителя, аккуратно пытающегося на своей «десятке» проехать по рельсам: «Мужик! Ну куда ты?..» И был незамедлительно послан по известному адресу... Понаблюдали, как в корму «чет-



Несется, «как по рельсам». Почему «как»?

верки»-такси уперся трамвай: звенел, конечно, но куда тут денешься? Итого за отчетные 60 минут мимо нас (и мимо пробки) по рельсам и тротуару проехали 20 автомобилей! Правда, недалеко: пробка тянулась и дальше. Зато каков экстрим! А вот людей с полосатыми палочками мы за час не увидели...

СИНДРОМ ВЫХОДНОГО ДНЯ

Решив не ограничиваться регистрацией фактов – караул, нарушают! – продолжили наш рейд силами всего отдела автомобильной жизни ЗР. Каждый взял на себя обязанность в ближайшие выходные проехать по одному из популярных подмосковных маршрутов. Картина оказалась неутешительной. На Волоколамском, Горьковском, Ильинском, Новорижском, Можайском, Симферопольском шоссе – везде в субботу и воскресенье чадили многокилометровые пробки, и везде нашлись свои «короли обочины». Своеобразный рекорд зафиксировали в Балашихе (Горьковское шоссе), где по обочине автомобили двигались в два ряда, а самые «внедорожные» петляли третьим рядом – между деревьев по извилистой колее! При том в непосредственной близости от поста ДПС...

– А почему не наказываете тех, кто по обочине едет? – спрашиваю инспекторов.

– Вы что, сами не понимаете? Смотрите, какая пробка! Всех, что ли, наказывать? Представляете, сколько времени уйдет на заполнение протоколов?

– Ну хотя бы поставьте машину ДПС где-нибудь рядом – все будут предупреждены и, чтобы избежать наказания, по обочине не поедут!

– Предупредить? А зачем? – прапорщик искренне удивился и махнул рукой. – Езжайте по своим делам. Работать не мешайте!

...Справедливости ради надо сказать, что на этих шоссе все-таки работали «бригады» ДПС – мы насчитали три-четыре – которые останавливали подобных нарушителей ПДД. Только вряд ли это давало сколько-нибудь длительный эффект. Впрочем, как и новый закон в целом. Ведь никто не возражает, что нарушителей на-

до наказывать. Только вот зачем и почему выезжают на обочину? Конечно, не потому, что так нравится; просто многокилометровые пробки стали бичом многих российских городов.

Поэтому логичнее поставить вопрос иначе: а что сделали власти, чтобы хоть как-то разрешить проблему? Понятно, что невозможно построить одним махом тысячи километров недостающих дорог. Но можно, например, организовать реверсивное движение в часы пик! В арсенале

– Почему не наказываете тех, кто по обочине едет? – спросили мы инспектора.

– Что, сами не понимаете: смотрите, какая пробка! Всех, что ли, наказывать?



А что, если однажды трамвай догонит такого таксиста? (его номер – B894aa150).



Официальный поставщик
ОАО АВТОВАЗ



БЕЛЕБЕЕВСКИЙ Завод АвтоКомплект

ООО «БЗАК», Россия, Республика Башкортостан
452000, г. Белебей, ул. Восточная, 79
т/факс: +7 (34786) 435 54, 446 40, 506 87

ШАРОВЫЕ, РУЛЕВЫЕ И УЗЛЫ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ



для всех
автомобилей
ВАЗ и ГАЗ

ПОЛНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА
www.bzak.ru

На правах рекламы



Не хватает видеорегистратора. Только поможет ли? (а мы поможем! «Мицубиси» o223ec150, «четверка» v543pa177).

специалистов немало подобных решений; а на практике... на практике людям в форме удобнее стоять на посту и лишь иногда отправляться в рейд вдоль обочины, чтобы поймать десяток-другой нарушителей и выполнить план (увы, он существует по сей день!). В условиях пробки это несложно. Новый закон дал для такой «работы» очень удобный инструмент. Увы, других плюсов от новых штрафов пока не видно.

P.S. Готовясь к рейду, попытались получить простую цифру: многих ли у нас в стране уже оштрафовали по «новым рас-

ценкам» за езду по тротуарам и обочинам? Этими же данными, как я выяснил, озаботились члены Совета федерации. Однако, как нам объяснили в ДОБДД МВД РФ, таких сведений еще нет: поправки в КоАП «работают» всего пару месяцев, а отчетность в милиции полугодовая. Лишь в ГИБДД Алтайского края неожиданно сообщили, что за первую неделю после введения новых штрафов за езду по тротуарам выписаны протоколы на 84 водителя, за езду по трамвайным путям – на 56. Танцы с «пэ-де-де» продолжаются...

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА

Сергей Смирнов, заведующий отделом правовой информации ЗР
Непонятно, почему нельзя подготовить закон таким образом, чтобы не оставить ни малейшей возможности трактовать правонарушение двояко? Возьмем, к примеру, статью 12.15 КоАП. Часть 2 устанавливает ответственность в виде штрафа 2000 рублей за движение по тротуарам. А что считать движением, сколько метров-километров по тротуару нужно проехать? Если водитель заехал на тротуар, припарковался и при этом мешает проходу пешеходов, по какой статье его наказывать? Логично было бы ответить, что по части 3 статьи 12.19 КоАП (нарушение правил остановки и стоянки транспортных средств), но, с другой стороны, ведь прежде чем поставить автомобиль на стоянку, водитель по тротуару двигался.

Часть 1 статьи 12.15 КоАП предусматривает штраф (500 рублей) за

движение по обочине. Опять же возникает вопрос: если ПДД (пункт 12.1) разрешают остановку и стоянку, в том числе на обочине, то как на нее попасть, не проехав по ней? Вот и получается, что сотрудникам ГИБДД развязали руки: они могут трактовать те или иные случаи по своему собственному усмотрению.

Инспекторам в первую очередь надлежит заниматься предупреждением административных правонарушений и уже во вторую – наказывать нарушителей ПДД. Мы без труда нашли десятки (!) мест в столице и ближнем Подмосковье, где водители постоянно нарушают правила. Если выставить в некоторых наряды ДПС (для предупреждения!), лихачить просто не посмеют.

Но это – только часть проблемы; напомним всем автомобилистам главное – не нарушайте Правила!

Дело о лихой «Газели»

К добровольному имущественному страхованию прибегают не все, надеясь на русский «авось». И напрасно – это подтверждает случай из практики Сергея Смирнова, заведующего отделом правовой информации ЗР.

Небольшая транспортная компания занималась грузоперевозками – обслуживала торговые точки в Подмосковье. Автопарк состоял в основном из небольших грузовичков. Естественно, обязательная гражданская ответственность была застрахована. Но бизнес есть бизнес: из-за регулярной нехватки оборотных средств владельцы компании вынуждены были экономить, поэтому от добровольного имущественного страхования решили отказаться. Да и зачем – водители на фирме работали высокопрофессиональные, за два года не было ни одного ДТП. Более того – все регулярно проходили медосмотр и специальный инструктаж, а новичков принимали исключительно по рекомендации и только после испытательного срока. Казалось бы, строгий отбор претендентов давал гарантию от разного рода дорожных неприятностей, но...

ВОЗЬМИТЕ МЕНЯ НА РАБОТУ!

На собеседовании Иван С. произвел на заведующего гаражом приятное впечатление, показал хорошие навыки вождения и рекомендации с прошлого места работы имел положительные. Его взяли водителем – с испытательным сроком. За первый месяц никаких нареканий не было – новичка решили перевести в штат, но вдруг прозвучал неприятный «звонок». Вечером «Газель» Ивана вернулась в гараж с изрядно поцарапанным крылом. Оказалось, он не вписался в поворот и задел ограждение. Царапины небольшие, Иван взялся отремонтировать крыло за свой счет, поэтому отделался легко – выговором. Заведующий гаражом, правда, советовал директору повременить с оформлением парня в штат. Решили дать ему еще один шанс... И шансом своим С. «воспользовался» – на полную катушку.

Через несколько дней выехал в рейс, но в назначенное время на погрузку не прибыл, и в гараж начали звонить возмущенные клиенты. «Газель» нашлась через несколько часов – оказалось, случилась серьезная авария; к счастью, без пострадавших... Оказывается, С. не заметил остановившийся у обочины СААБ; пытался тормозить, но – поздно. Пострадала не



Рисунок Сергея Савилова

только новая иномарка, но рикошетом и ВАЗ-2105. Вина в этом водителя «Газели» ни у кого не вызвала сомнений...

Вопрос с ремонтом «пятерки» решился быстро – за него без проволочек заплатила компания, где была застрахована гражданская ответственность водителя «Газели». А вот тяжба с владельцем СААБа растянулась надолго.

Руководитель транспортной компании сразу связался с хозяином иномарки и предложил восстановить ее в собственном сервисе, но тот категорически заявил, что намерен поручить ремонт фирменной СТО. Что же – это его право; тогда ему тоже порекомендовали предъявлять все претензии в компанию, где была застрахована по ОСАГО «Газель».

Кстати, виновник аварии С. уверял, что отремонтирует поврежденный грузовик за свой счет, но потом пропал и на работе больше не появлялся.

СТОИТ ЛИ ЭКОНОМИТЬ НА СТРАХОВКЕ

Наличие полиса ОСАГО, безусловно, защищает автовладельцев, только вот суммы, которую может выплатить страховая компания потерпевшему, часто не хватает, чтобы возместить ущерб. Судите сами: в нашем случае, где было двое потер-

певших, согласно закону, максимальная сумма выплаты составляет 160 тыс. рублей. При мелком ДТП этих денег может хватить, а в этом случае... Самый надежный вариант обезопасить себя в подобных ситуациях – заранее заключить договор добровольного страхования гражданской ответственности и договор имущественного страхования (КАСКО). Это, конечно, недешево, но расходы не идут ни в какое сравнение с теми суммами, которые в случае ДТП придется выплачивать потерпевшему, а также потратить на ремонт собственного автомобиля.

Через два месяца директор предприятия получил судебную повестку. Оказалось, хозяин СААБа решил не обращаться в страховую компанию, а воспользовался правом потребовать деньги на ремонт своего автомобиля с транспортной компанией. Ущерб он оценил в фантастическую сумму – 400 тыс. рублей, в три раза больше лимита по страховке! Тогда предприниматель обратился к нам.

Я выбрал две линии защиты. Первая – попытаться максимально сократить сумму, которую требует истец. Ущерб определен на основании калькуляции, которую составили эксперты после осмотра автомобиля. И тут быстро выяснилось, что многие позиции взяты из воздуха. Напри-

мер, эксперты рекомендовали устранить «сложный перекося кузова» (которого на деле не было) или поменять крышку багажника (она не имела повреждений) и т.д. В такой ситуации оставалось просить суд назначить повторный осмотр СААБа и провести судебную автотехническую экспертизу.

Во-вторых, требовалось подключить к делу еще двух участников – страховую компанию и водителя С., который управлял «Газелью» в момент происшествия.

СУД ДА ДЕЛО

Страховая компания, надо отдать ей должное, повела себя порядочно. Представитель «РЕСО-Гарантия» также обратил внимание суда на завышенную сумму калькуляции, после чего попросил рассмотреть дело в свое отсутствие. При этом обещал, получив решение суда, выплатить сумму, положенную законом об ОСАГО. Виновник же ДТП решил игнорировать судебные заседания.

Когда мы заявили ходатайство о назначении судебной экспертизы, представитель потерпевшего под разными предложениями начали тянуть время. Видимо, реальная экспертиза была им не очень нужна. Дабы не мучить читателей всеми подробностями судебных разбирательств, скажу, что только через полтора года (!) мы сумели прийти к компромиссу, и суд утвердил мировое соглашение, согласно которому транспортная компания должна выплатить 200 тыс. рублей. Что и было сделано. Половину средств удалось вернуть по страховке – фирма «Ресо» повела себя корректно и тут же выплатила 100 тыс. рублей (60 тыс. до этого были потрачены на ремонт «пятерки»).

В результате вместо 400 тыс. рублей, которые поначалу требовал владелец СААБа, фирма заплатила в четыре раза меньше. Победа? С одной стороны, конечно – да. С другой – всего можно было избежать, если бы хозяева не экономили на страховании.

Вместо 400 тыс. рублей фирма заплатила в четыре раза меньше. Но и этих расходов могла избежать, если бы не сэкономила на страховке.

В ПОИСКАХ ВОДИТЕЛЯ

А Иван С. в гараже так больше и не появился; видимо, решил, что раз он на момент аварии являлся сотрудником предприятия, то и отвечать за все его проступки должен работодатель. Но если ущерб был причинен в результате административного правонарушения работника, он обязан по требованию компании ущерб возместить. Иван С. повел себя глупо и некрасиво – не отвечал на звонки, не приходил на встречи и «допросился»: исковое заявление было направлено в суд. Скорее всего, решение окажется не в его пользу.

Так или иначе, предприятию уже удалось значительно уменьшить размер выплаты; правда, пришлось тратить время, деньги и нервы на судебные разбирательства. Да и получить деньги с виновника аварии будет сложно. Поэтому всем хотел бы дать совет: помимо обязательного страхования гражданской ответственности, увеличивайте лимит выплаты! А еще лучше – заключите и договор АВТОКАСКО. Посмотрите вокруг – с каждым днем количество дорогих автомобилей на дорогах увеличивается, а попасть в ДТП можно и не по своей вине. Несмотря на высокий профессионализм водителя. □

На правах рекламы



FAW VITA

Наслаждайтесь жизнью. Все включено...



Гарантия 3 года или 100 000 км.

Комплектация: Двигатель 1.342 ДОНС, 16 кл., 92,5 л.с. • КПП – механическая, 5-ти ступенчатая • Электростеклоподъемники передних и задних дверей, с автоматическим режимом полного закрытия при выходе из автомобиля • Кондиционер • Подушка безопасности водителя • Гидроусилитель рулевого управления • Регулировка рулевого колеса по углу наклона • Центральный замок • Дистанционное открытие лючка бензобака • Магнитола MP-3 с USB входом • ABS + EBD (Электронное распределение тормозных усилий) • Галогенные фары с линзами и светодиодной подсветкой • Литые диски R-14, полноразмерное запасное колесо (на литом диске) • Электрорегулятор фар • Противотуманные фары • Детский замок • Защита двигателя • Бампера передние и задние в цвет кузова • Заднее сиденье с подголовниками, складывающееся • Окраска металл • Зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, в цвет кузова



Официальный дистрибьютер
ЗАО «Восточно-Европейский
Торговый Альянс»

Телефон горячей линии: (495) 221-0077, <http://vita.faw.ru>

Официальные дилеры: Москва, ЗАО «БЕТА», тел.: +7 (495) 221-0077, 221-7700, НП «Автомир», тел.: +7 (495) 234-3368, ООО «Лукар», тел.: +7 (495) 482-0510, 482-1060, ЗАО «Мосрентсервис», тел.: +7 (495) 221-1010
ООО «Авто-Люкс», тел.: +7 (495) 781-4626, г. Санкт-Петербург, ООО «С-Нева», тел.: +7 (812) 726-4905, 726-1017, г. Екатеринбург, ЗАО «Автоцентр «Ландо», тел.: +7 (343) 378-0252, 963-2327, г. Нижний Новгород, ООО «СПК НН», тел.: +7 (831) 466-9560
466-6669, г. Казань, ООО «Классика», тел.: +7 (843) 224-0595, 224-9444, г. Ярославль, ООО «Автоград», тел.: +7 (4852) 32-1752, 72-0549, г. Рязань, «Автодизайн», тел.: +7 (4912) 99-3077, г. Оренбург, ООО «Автотрейд», тел.: +7 (3532) 27-1152, 53-4232
г. Тольятти, ООО «Евромобиль», тел.: +7 (8482) 22-0357, 22-0450, 22-1623, г. Вологда, ЗАО «Кабриолет», тел.: +7 (8172) 76-7777, г. Альметьевск, ООО «Пекин», тел.: +7 (8553) 32-1212, г. Набережные Челны, ООО «Пекин», тел.: +7 (8552) 36-9797
г. Ставрополь, ООО «Тибет-Авто», тел.: +7 (8652) 38-5533, г. Киров, ООО «ПитСтоп», тел.: +7 (8332) 52-3523, г. Воронеж, ООО «Автотранс», тел.: +7 (4732) 70-5334, 20-4625, г. Уфа, ООО «Автодор», тел.: +7 (347) 291-2800, г. Тула, ООО «Карта», тел.: +7 (4872) 24-1970, г. Воронеж, ООО «Дайнава», тел.: +7 (4732) 49-5010, г. Пермь, ООО «Автопрестиж», тел.: +7 (342) 250-7730



Активная фаза удара, 0,07 с с момента столкновения. Видны натянутые лямки ремней безопасности. Через сотые доли секунды...

Вылет вне расписания

Все шло по плану: отсечки времени готовности, команда «автомобиль пошел», разбег, удар, отскок.... За сертификационным крэш-тестом «Лифана-Бриз» на Дмитровском полигоне следил Игорь Козлов. Фото: Георгий Садков.

РОДИЛСЯ В КИТАЕ, ПРОПИСАН В РОССИИ

Этот «Лифан» собрали из машинокомплекта на заводе «Дервейс» в Черкесске. Уже в этом году здесь планируют выпустить тысячу «лифанов», а в следующем – довести производство до 8–10 тысяч! Реализовать этот объем на нашем рынке взялась компания «Автомир», которая и явилась инициатором экспансии китайской марки.

Испытания по безопасности, принятые в КНР, существенно отличаются от европейских. В первую очередь меньшей скоростью в момент удара (50 км/ч против 56). Как-то справится русский «китаец» с европейскими нормами?

БОРТ 795

Пока идут последние приготовления, есть время бегло оценить качество российской сборки. Зазоры кузовных панелей невелики и равномерны. Дефектов окраски не видно, как нет и складок на ковриках в салоне, «лишних» саморезов и пистонов, чем извечно грешат наши авто. Внешний вид не портят даже

наклейки на кузове – перекрестья точек контроля деформации и бортовой номер испытуемого – 795.

Прозвучала команда «Старт». Пока «Лифан» набирал скорость, невольно подумалось о тяжелой судьбе манекенов. Удар, бац, лязг... Упаса бог услышать эти звуки в ином месте!

Скорость столкновения составила 56,6 км/ч (норматив 56+1), но едва автомобиль сложился, как лобовое стекло со стороны пассажира лопнуло и выгнулось характерным горбиком, что бывает при ударе в него головой. Дым от сработавших пиропатронов единственной подушки безопасности и преднатяжителей ремней развевался, а худшие опасения, увы, нет. Манекен-пассажир (до удара лысый) обрел короткую «стрижку» в виде множества осколков стекла на темечке. Его ремень расстегнулся в самый ответственный момент!

Впрочем, водительскую дверь открыли без спецсредств, что вселило надежду на здоровье хоть одного «пострадавшего в ДТП». Его подушка сработала на «отлично», че-



Идут последние приготовления – кисти рук водителя фиксируют на руле скотчем. Пассажир пристегнут и оттого спокоен.

Пассажир до удара в лобовое стекло хорошенько приложился о панель приборов, сломав «бардачок» и, скорее всего, нос и несколько зубов.





... замок пассажирского ремня не выдержит нагрузки, расстегнется и отпустит манекен в свободный полет – головой в лобовое стекло.

му свидетельство отпечаток физиономии ровно по центру купола. Да и руль с педалями фактически не посягнули на свободу пространства – перемещения первого составили всего 25 мм внутрь салона и 41 мм вверх (при допуске 100 и 80

соответственно), а педали и во все остались на месте! В целом кузов сложился по всем правилам инженерного искусства. Передок принял на себя основную энергию удара, погасив нужное количество «джоулей». Но что скажут датчики?

ПЕРЕГРУЗКИ ВОДИТЕЛЯ И Пассажира



Примечание. П.10 Правил ЕЭК ООН: Пиковые значения параметров для головы и шеи, достигаемые в результате вторичных ударов после первого контакта, не должны приниматься в расчет при определении максимальной величины критерия травмирования.

СЛОВО ПОТЕРПЕВШИМ

Действительно, водитель отделался испугом. Критерий травмирования головы (НІС) составил всего 565,9 ед., а изгибающий момент шеи – 26,8 Н·м, что по методике Euro-NCAP (примем ее для косвенной оценки) находится в границах зеленой зоны – соответственно до 650 и до 42. Да и другие параметры в норме: сжатие грудной клетки, сжимающее усилие левого бедра, перемещение коленных чашечек, сжимающее усилие голени (см. рис.). Подпортило картину правое бедро – сжимающее усилие превысило порог зеленой зоны, однако до предела, при котором вероятен перелом, запас есть. В общем, пациент жив и в меру здоров.

А вот пассажиру досталось больше. По данным датчиков в грудной клетке через 0,083 с после столкновения ремень разжал объятия, при этом основная фаза удара (пик перегрузок) пришлось примерно на 0,1 с. Может, за эти 0,017 с не успеет случиться ничего страшного? Судя по критерию травмирования головы в 704,9 единицы, до предела в 1000 (по Правилам ЕЭК ООН) далековато, однако результирующее ускорение при длительности 3 мс составило 75,8 g, что уже совсем близко до порога в 80 g. Но говорить о том, что головной мозг серьезно пострадал, при таких показателях формально

не приходится. А вот с шеей – беда. Изгибающий момент, вызывающий кивок вперед, составил 33,9 Н·м, что в принципе допустимо (предел по нормативу – 57 Н·м), но при отскоке бедолага запрокинул голову под действием чудовищного момента, превышающего порог измерительного оборудования – более 100 Н·м!

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Что же произошло с «пассажиром»? После того как его ремень не сдюжил и тело пошло вперед, изгибающий момент шеи, разумеется, снизился, но лишь до поры. Скользнув головой по панели приборов (на 0,09 с) и тут же приложившись ею в стекло, манекен обрел точку опоры, но туловище продолжает полет по инерции и своей массой гнет шею, правда, пока еще в пределах допустимых значений (отрицательный пик на 0,12 с). В этот момент автомобиль уже в стадии отскока и, составляя манекен с ним единое целое (будь он пристегнутым), его последним движением было бы запрокидывание головы и несильный удар в подголовник. Но подголовник-то далеко! Не найдя опоры, голова уходит назад на запредельный угол, а у человека это 73–81 градус. Топология же манекенов (размеры, масса и подвижность частей тела) примерно соответствуют среднестатистическим антропомет-



По ГОСТ Р 41.94-99 (Правила ЕЭК ООН № 94) машину бьют на скорости 56+1 км/ч о специальный деформируемый барьер с 40-процентным перекрытием. Его параметры и структура жестко нормированы не только по общим размерам, но и плотности сотового блока ($28,6 \text{ кг/м}^3 \pm 20\%$), материалу – алюминий 3003 (B5 1470) и напряжению при ударе ($0,342 \text{ МПа} - 10\%$), чтобы воспроизвести свойства кузова усредненного встречного автомобиля.

Кузов «Лифана» сложился как положено: передок погасил энергию удара; оставшейся не хватило на деформацию салона.

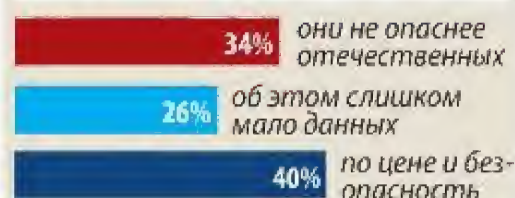


рическим данным человека, и при таких углах показания датчиков зашкаливают – нет смысла в расширении шкалы, если шея уже сломана. Так что основная причина как минимум «тяжкой инвалидности» манекена – в огромной амплитуде его полетов по салону, что еще раз подтверждает пользу ремней (разумеется, исправных).

Однако не все так печально. Конечно, манекена жаль, но на то испытания, чтобы «малой кровью» исправить ошибки, а они случаются и у более именитых производителей. Например, с похожей проблемой «неудержания» замка в свое время столкнулись вазовцы, а дело оказалось всего-то в кронштейне замка. Из-за его чрезмерной жесткости ремень при столкновении вмиг натягивался и «пел» словно гитарная струна. От этих высокочастотных колебаний замок самопроизвольно расстегивался. Конструкторы сбили ремень с «ритма», сместив крепежное

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Безопасны ли китайские автомобили?



отверстие относительно линии приложения нагрузки – всего-то изогнув ножку замка!

Так же поступили «китайские товарищи» и, пока материал готовился в печать, провели успешные испытания автомобиля с новыми замками.

На правах рекламы

ЦИТРОН

технологии • сила • надежность

ДЕТАЛИ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ



КОЛОДКИ
БАРАБАННОГО
ТОРМОЗА

НАКЛАДКИ
ТОРМОЗНЫЕ

- ◆ НИЗКИЙ ИЗНОС БАРАБАНА И ТОРМОЗНОГО ДИСКА
- ◆ ЗВУКОПОГЛОЩАЮЩИЕ ИНГРЕДИЕНТЫ
- ◆ ПРОТИВОШУМНАЯ МАСТИКА
- ◆ ОТСУТСТВИЕ БИЕНИЯ И ДИСБАЛАНСА
- ◆ ВЫСОКОТОЧНОЕ ЛИТЬЕ

КОЛОДКИ
ДИСКОВОГО
ТОРМОЗА



ДИСКИ
ТОРМОЗНЫЕ



ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ЗАЖИГАНИЯ



КОМПЛЕКТ
ВЫСОКОВОЛЬТНЫХ
ПРОВОДОВ
ЗАЖИГАНИЯ

- ◆ ДВА ЗАЩИТНЫХ СЛОЯ 100%-го СИЛИКОНА
- ◆ БОЛЬШОЙ ДИАПАЗОН РАБОЧИХ ТЕМПЕРАТУР: $-60^\circ\text{C} \sim +260^\circ\text{C}$

ДАТЧИКИ
ТЕМПЕРАТУРЫ
ВКЛЮЧЕНИЯ
ВЕНТИЛЯТОРА



- ◆ ТЕРМОРЕЗИСТОР НОВЕЙШЕЙ КОНСТРУКЦИИ
- ◆ КОНТАКТЫ ЗАЩИЩЕНЫ ОТ ОКИСЛЕНИЯ

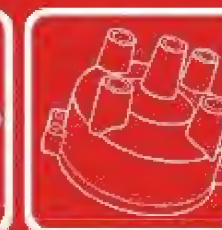
СИСТЕМА ПИТАНИЯ

НАСОС
ТОПЛИВНЫЙ
МЕХАНИЧЕСКИЙ

НАСОС
ТОПЛИВНЫЙ
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ



- ◆ ОПТИМАЛЬНАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ
- ◆ МАКСИМАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ПОДАЧЕ ТОПЛИВА



ОАО Концерн «ЦИТРОН»
Тел.: +7(495) 486-67-38, 486-67-39, 730-57-42
www.tsitron.ru
ФИЛЬТРЫ • ЭЛЕКТРИКА • ТОРМОЗНЫЕ ДЕТАЛИ

Когда покупка не в радость

Чем больше продается-покупается автомобилей, тем больше возникает вопросов. Какими правами обладают покупатели, что не должны делать продавцы? На вопросы читателей отвечает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

1

Заказал в салоне «Форд-Фокус»; после внесения задатка пообещали машину через четыре месяца. В установленный срок покупку не получил; следующую дату даже не называют. Предлагают ждать или забрать деньги. Что делать в такой ситуации?

МАКСИМОВ ЕВГЕНИЙ, КРАСНОЯРСК

Все зависит от того, как вы оформили договоренность с автосалоном. Если при внесении задатка не оформляли договор купли-продажи, где был бы оговорен срок передачи товара, то претензии магазину предъявлять бесполезно (многие салоны, особенно когда речь идет о дефицитных моделях, предпочитают оформить иной договор – о внесении задатка, по которому никакой ответственности за нарушение сроков поставки не несут). Если договор купли-продажи был заключен и в нем установлена дата фактической передачи автомобиля, то вы вправе потребовать от магазина исполнения договора. Но, судя по вашему вопросу, автосалон действительно не может выполнить свое обязательство и предлагает вернуть деньги либо дождаться поставки машины заводом. Совет один: если есть возможность приобрести подобный автомобиль в другом автосалоне, забирайте деньги.

2

Внесли задаток за «Мазду-3» и через два месяца приехали в салон. Нам показали машину совсем другой комплектации, за которую попросили доплатить весьма ощутимую сумму. Вправе ли так поступать продавцы?

ЕЛЕНА И ВЛАДИМИР СИМОНОВЫ, МОСКВА

Если в договоре купли-продажи с определенной датой передачи товара четко прописана комплектация, то и передать вам должны именно такой автомобиль. Правда, в условиях дефицита в договоре может быть оговорена возможность изменения комплектации и цены – будьте внимательны! Но если в этом документе указана конкретная комплектация, то предлагать другую продавец не вправе. Статьей 485 ГК РФ установлено, что покупатель обязан оплатить товар, указанный в договоре купли-продажи. Но, как показывает практика, желающих приобрести автомобили больше, чем могут удовлетворить дилеры. Поэтому сами должны решить, что удобнее: согласиться на условия магазина или добиваться исполнения договора.

3

В газете увидел объявление о продаже автомобилей по весьма заманчивой цене. Однако реальные машины в магазине оказались дороже. Продавцы пояснили, что цена в рекламе относится к определенной

комплектации, которой нет в наличии – ее надо заказывать. Уехал с пустыми руками. Несут ли продавцы ответственность за достоверность рекламных объявлений?

РУСТАМ Н., КАЗАНЬ

Статья 5 Закона «О рекламе» говорит: если в рекламном объявлении не соответствует действительности цена товара, порядок его оплаты, размер скидок и другие условия приобретения, то такая реклама является недостоверной. За ее размещение рекламодателя можно привлечь к ответственности, вот только сделать это весьма непросто. Зачастую продавцы в рекламных объявлениях дают информацию весьма осторожно. Скажем, под завлекательной ценой мелким шрифтом можно (если заметите!) прочитать дополнительную информацию, например, о необходимости уточнять наличие конкретной комплектации по телефону. Или что партия данного товара «ограничена».

4

Купил отцу ВАЗ-2105; когда забирали машину, на ней не оказалось зеркал заднего вида. Попросили продавца установить, но мне объяснили, что в таком виде машины пришли с завода и посоветовали приобрести зеркала в магазине запчастей – в том же здании. Я изумился, но на конфликт не пошел. Может, зря?

КИРИЛЛ К., МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В статье 478 ГК РФ установлена обязанность продавца передать товар, который должен соответствовать условиям договора купли-продажи о комплектности. Законом «О защите прав потребителей» определено также, что продавец обязан передать потребителю товар, пригодный для его использования. Помимо этого, если существуют обязательные требования к товару, то товар должен соответствовать этим требованиям. В статье 19 Закона «О безопасности дорожного движения» сказано, что запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии неисправностей, создающих угрозу безопасности движения. В основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации (приложение к ПДД) указано, что если количество, расположение и класс зеркал заднего вида не соответствуют ГОСТ Р 51709-2001, то эксплуатация такого автомобиля запрещается. Получается, продавец продал вам товар в той комплектации, которая не позволит им пользоваться. В этой ситуации вы можете обязать продавца доукомплектовать автомобиль либо установить зеркала за свой счет, но тут же в письменном заявлении потребовать от автосалона компенсации затрат.

В условиях дефицита автомобилей стоит особенно внимательно отнестись к составлению договора купли-продажи, чтобы оградить себя от возможных проблем.



Мертвый сезон

Сентябрь стал роковым для нескольких высокопоставленных лиц и их сотрудников, попавших в ДТП. Самое громкое из них – авария на Ярославском шоссе, где погибли губернатор Костромской области Виктор Шершунов и его водитель. С обстоятельствами трагедии по горячим следам знакомился Максим Приходько. Фото: Георгий Садков.

«ДЕЖАВЮ» ПО-РУССКИ

Официальная версия такова: 20 сентября в 0:40 на 76-м километре Ярославского шоссе в дорожно-транспортном происшествии погибли губернатор Костромской области и его водитель. Виновником был назван житель Ярославля Андрей Никифоров. РИА «Новости» сообщало: «По предварительным данным, авария произошла по вине водителя «Форда» Никифорова А.В., 1972 года рождения, который выехал на встречную полосу, в результате чего автомобиль «Мерседес Е-430», в котором находился губернатор, перевернулся несколько раз».

...Участок Ярославки, где произошло то самое ДТП, спустя несколько дней. Четырехкилометровый прямой отрезок дороги блестит свежайшей разметкой. Впереди нас едет «Газель» с дорожными рабочими; вдоль обочины тянутся грейдер и трактор. Машу рукой, прошу остановиться:

– Здравствуйте, а где авария-то произошла?

– А во-о-он там, где крест стоит, – отвечает пожилой тракторист. – Там они ночью и встретились.

– А давно разметку обновили?

– Сегодня только. Мы вот обочину ровняем, а они красят.

Участок трассы – по две полосы в каждую сторону, между ними – широкий разделительный «газон», на котором ничего не растет. К месту гибели губернатора ведут деревянные мостки, установлен большой деревянный крест. Пост ДПС от места ДТП находится в двух километрах. Подъезжаю туда:

– Вот что, парень, – старший лейтенант поправляет фуражку, – нас предупредили: хотите здесь дальше служить – молчите. Никто тебе ничего не расскажет!

– Только один вопрос: этот участок дороги вообще-то считается аварийным?

– Да ты что! – офицер снова поправляет фуражку, – сам погляди, какой обзор! Правда, тогда дождь шел... Но здесь аварий отродясь не было!

Может, в ГИБДД города Сергиев Посад нам расскажут, что же все-таки произошло той ночью? Попытки связаться с руководителями отдела или следователями успехом не увенчались. Как только дежурные офицеры слышали, что мы из журнала по поводу аварии, тут же заученно отвечали: пока идет следствие, никакой информации никто не даст, а продлится оно не меньше двух месяцев!

Решаем отправиться в центральную районную больницу Сергиева Посада, куда после аварии доставили Андрея Никифорова, единственного оставшегося в живых участника ДТП. Нам даже не удалось узнать, как себя чувствует пострадавший! Вход в палату «усилен» милицейским постом. Никаких комментариев посторонним!

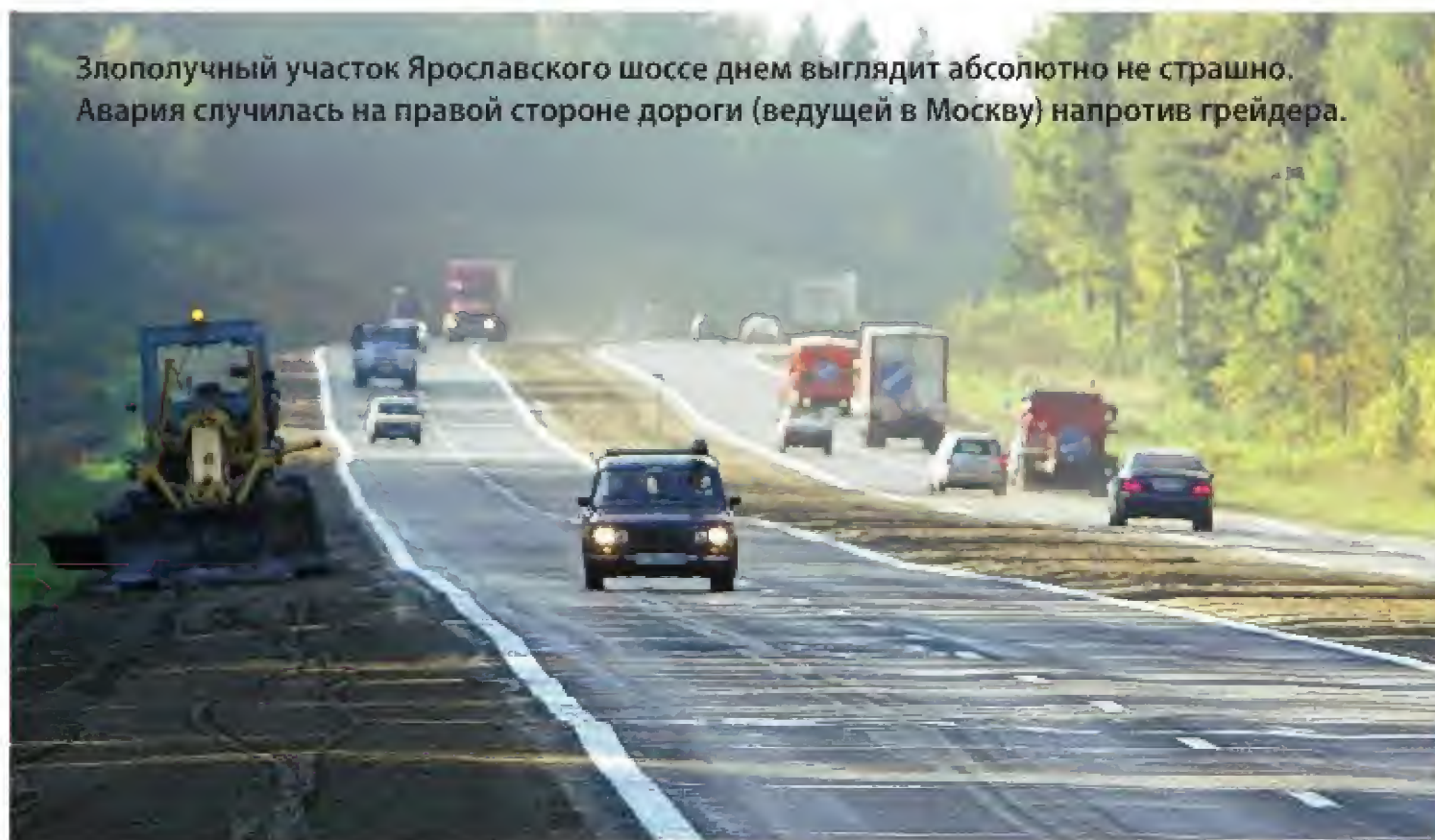
Но врачи районной больницы лечат не только Андрея Никифорова, и все «секреты» тут же расходятся по коридорам лечебницы.

– Вы здоровьем Никифорова интересуетесь? – останавливается рядом с нами мужчина со свертком. Он только что вышел из здания больницы и слышал наш разговор с охранником. – Эти вам ничего не расскажут, им запрещено! Я в соседней палате лежу, у нас с ним одни врачи. Они говорят: как только Андрей в сознание пришел, рассказал, что ехал по пустой дороге из Ярославля в Москву, шел сильный дождь, и вдруг – удар сзади... Больше ничего не помнит...

ВОПРОСЫ БЕЗ ОТВЕТОВ

По факту ночного ДТП следственное управление следственного комитета при прокуратуре Московской области возбудило уго-

Злополучный участок Ярославского шоссе днем выглядит абсолютно не страшно. Авария случилась на правой стороне дороги (ведущей в Москву) напротив грейдера.



ловное дело по ч. 3 ст. 264 Уголовного кодекса РФ (нарушение Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц). Пока идет следствие, указывать на виноватого никто не имеет права. Могу лишь строить предположения, опираясь на те немногие факты, которые уже известны всем или стали известны мне в ходе нашего расследования, когда хоть чуть-чуть открывался покров таинственности.

Итак, единственный выживший свидетель усиленно охраняется. К нему очень ненадолго пускают только супругу. Врача из Ярославля допустили спустя шесть дней после долгих переговоров. Если искореженный в аварии «Мерседес» губернатора в первый день показали в новостях по всем каналам, то «Форд» Никифорова – нигде и ни разу.

На утро после аварии была озвучена версия, согласно которой предприниматель ехал в Ярославль, не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и в лоб столкнулся с «Мерседесом», в котором губернатор ехал на совещание в Москву. За рулем его машины был водитель-профессионал Владимир Цветков.

Версии версиями, но нам стало совершенно ясно: Андрей Никифоров, как и Виктор Шершунов, в ту ночь ехал тоже в Москву! Это, кстати, показали камеры слежения системы «Поток» на ближайшем посту: оба автомобиля двигались в одном направлении. Далее, по словам

друга Андрея (утром он приезжал на место ДТП и видел изуродованный «Фокус»), у машины сильно повреждены задняя часть и правый бок, а двигатель буквально вылетел на дорогу. Будь авария «лобовой», как нас пытаются убедить, мотор просто вмяло бы в салон, а тут – «ровно наоборот»... И еще интересная деталь: по его же словам, изуродованный «Мерседес» валялся на обочине, а «Форд» остался на дороге.

Я нисколько не сомневаюсь, что покойный водитель губернатора был настоящим профессионалом. Но вспомним, как ездят у нас автомобили, «приписанные» к власти. Им «в случае выполнения служебного задания» законом разрешено отступать от требований ПДД. Повторяю: я не сомневаюсь в профессионализме водителя В. Цветкова, но не могу считать дилетантом и А. Никифорова: водительский стаж – больше 15 лет, открыты все категории. Многие тысячи километров намотал по европейским дорогам за рулем большегрузных машин. Оттуда, наверно, и привычка – всегда пристегиваться. Не случайно после этой аварии он остался живым. Увы, губернатор и его водитель ремнями пренебрегли.

«ВСЕ МЫ – ЩЕРБИНСКИЕ?»

Такой плакат я видел во время акций в поддержку водителя Олега Щербинского, обвиненного летом 2005 года в гибели губернатора Алтайского края Михаила Евдокимова. Общими усилиями автомобилистов тогда удалось снять обвинение с невиновного. Похоже, тот плакат своей актуальности не потерял. Ужасно жаль, что погибли губернатор и его водитель; по-моему, никто не сомневается, что они были достойными людьми. Но почему же сразу версия: во всем виноват водитель «Форда»? Почему так тщательно охраняют (в том числе от родных и врачей!) единственного свидетеля? Почему запретили говорить милиционерам из Сергиева Посада и нигде не показали разбитый «Фокус»? Как всегда, вопросов больше, чем ответов.

В самом начале уже упоминалось о том, что в последние дни сентября произошло несколько крупных ДТП с участием «весьма важных персон».

Увы, ни по одному из этих громких ДТП не последовало никаких выводов, хотя, кажется, давно пора сказать: на дороге все равны, и правила написаны для всех! Написаны они кровью, одинаково красной у всех – и у начальников, и у рядовых водителей. □



Безличных проблем нет!

Виктор Панярский,
председатель совета директоров ОАО «За рулем»

Страна вздрогнула в очередной раз. В автомобильной катастрофе погибли два человека. Оба полные здоровья, «в расцвете творческих сил», как об одном из них сказал Президент России. Экстренные выпуски всех национальных телеканалов, радио и газет сообщили, что в ночь с 19 на 20 сентября на 76-м километре Ярославского шоссе под Москвой погибли губернатор Костромской области Виктор Шершунов и его личный водитель Владимир Цветков. «Мерседес» губернатора на полной скорости столкнулся с «Фордом-Фокус», за рулем которого был 35-летний житель Ярославля Андрей Никифоров. По счастливой случайности он остался жив.

Осиротели две семьи и целый российский регион. Конечно, область через некоторое время получит нового руководителя. Близким и друзьям никто уже не заменит безвременно ушедших. С этой горькой, никогда не утихающей болью утраты теперь придется жить семьям Шершунова и Цветкова. Так же, как и тысячам других соотечественников по всей стране, родные и друзья которых стали жертвами дорожных катастроф.



За одним из этих окон районной больницы Сергиева Посада лечат (или прячут!) Андрея Никифорова. Увы, в России глагол «лечить» всегда имел двойной смысл.

Число погибших и искалеченных в ДТП растёт с каждым годом. Но мы хладнокровная нация. Мы успокаиваем себя: «Семь смертям не бывать, одной не миновать» и «вздрагиваем», только когда телевизор сообщает, что случилось что-то экстраординарное. А телевизор острее реагирует, когда несчастье случается с «большими» людьми. О каждом погибшем в ДТП сюжет не сделаешь. Однако память о них, а главное, мысли о живых, которые, выходя на улицы городов и выезжая на дороги страны, ежедневно становятся участниками жуткой лотереи без правил, должны заставить нас задуматься о причинах этой, поистине национальной катастрофы.

Вот цифры. В прошлом году – 32,7 тысячи погибших в ДТП. За шесть месяцев этого года уже 12,9 тысячи – на 10% больше, чем в прошлом за тот же период. Вдуматься только: за 10 лет 315 тысяч россиян погибли на дорогах и больше 2,5 млн. покалечены! В подавляющем большинстве это молодые, активные, полные сил и здоровья наши сограждане.

Так в чем же причины этого бедствия? В России традиционно принято винить во всем человека за рулем или пешехода, то есть самих жертв. В этом большая доля правды – мы зачастую убиваем себя собственными руками. В первую очередь это касается пьяных за рулем. Кроме того, вызывающе демонстративное пренебрежение Правилами движения и элементарными нормами безопасности – сегодня не исключение, а норма поведения за рулем для большинства водителей. Не меньше подобного «героизма» и в поведении пешеходов.

Безусловно, надо «приводить в чувство» и тех, и других. А потому повышение ответственности (читай – штрафов!) на фоне усиления контроля за участниками дорожного движения совершенно оправданно. Хочется верить, что они дадут результаты.

Однако есть и другая важнейшая причина беспрецедентного роста аварийности и смертности на наших дорогах – безобразные условия дорожного движения. И здесь ответственность целиком и полностью на государстве.

Спросите профессионального эксперта, и он вам скажет, что в условиях, в которых перед аварией ехал (по одной из лучших в России федеральных трасс!) водитель губернатора Костромской области, безопасная скорость... 40–50 км/ч!!!

Отсутствие краевой и осевой разметки, а значит, совершенно неразличимые границы проезжей части, разбитые обочины, неожиданные препятствия на про-

езжей части. Добавьте ограниченную видимость ночью, в дождь или при ослеплении встречным светом фар. Все это повседневная реальность для миллионов водителей в нашей стране. И, конечно, никто не придерживается «безопасной» скорости. Другими словами, от катастрофы во всех этих ситуациях нас хранит только Господь Бог и случай.

Десять–пятнадцать лет назад машин в стране было мало. За рулем продукции российского автопрома оказывались в основном избранные. Но и тогда по аварийности мы уже были в «лидерах» цивилизованного мира. За прошедшее десятилетие миллионы россиян самых разных возрастов и социальных групп оказались за рулем современных, высокоскоростных автомобилей. Интенсивность, сложность транспортного потока возросли во много раз, а вот дорожные условия и организация движения остались на «советском» уровне, а зачастую стали еще хуже. Простая логика подсказывает: при таких «вводных» аварийность и смертность на дорогах России будут неизбежно возрастать.

Заставить наших людей ездить на современных – быстроходных, динамичных машинах со скоростью 40–60 км/ч не удастся. В цивилизованных странах по дорогам мчатся с такой же скоростью, как и у нас. Да вот только дороги и условия движения там совершенно иные. Поэтому и совсем другая статистика аварийности.

Вывод очевиден: чтобы добиться передела в «войне на дорогах», государство должно направить свои организационные и финансовые ресурсы на кардинальное изменение условий дорожного движения, а не отделяться краткосрочными вспышками активности только после несчастий с государственными людьми. Именно так происходит сейчас.

В одном из новостных сюжетов стране показали, как «по горячим следам» стали разбираться в причинах гибели губернатора В. Шершунова. Один начальник гневно вопрошал другого, знал ли тот, что в месте аварии на четырехполосной ярославской трассе с разделительной полосой эта самая полоса была на 80 см уже (!), чем положено по проекту. И что краевая разметка в месте аварии отсутствовала. Развитие диалога в этом «реалити-шоу» не показали – уверен, «начальники» между собой договорились. Они прекрасно знают, что подавляющее большинство российских дорог сегодня не соответствуют элементарным требованиям безопасности. Они знают все. Вот только мы никак не попытаемся, что они по этому поводу ду-

мают и что все-таки собираются делать. Куда, в конце концов, идут налоги, собираемые с миллионов автовладельцев.

В свой срок сменяются руководители федерального уровня, которые должны решать эти проблемы. Благополучно перемещаются на новые ответственные позиции, но никто из них ни разу перед страной не отчитался: в каком состоянии принял дела и на каком этапе передает их следующему «государевому» служащему. Да и вновь заступающий на должность еще ни разу не доложил нам, налогоплательщикам, как он оценивает ситуацию и что конкретно собирается сделать, чтобы ее улучшить. Короче, привычная для нашей страны безответственность, которая, соб-



В трех километрах от аварии – статистика ДТП.

ственно, и является главной причиной катастрофы на дорогах России. Да и многих других бед.

Совершенно уверен: любая проблема в стране, большая и маленькая, – а ситуация с безопасностью дорожного движения в России, безусловно, проблема национального масштаба, – должна иметь Имя, Фамилию и Отчество «государева» чиновника и название ведомства, ответственных за ее решение. Общество имеет право в лицо знать свою «надежду». И чиновник должен понимать, что, заняв высокий пост и приняв на себя серьезные обязательства, отвечает своей репутацией перед обществом. А не только перед вышестоящим начальником. □



Из снежного плена

Цепи противоскольжения, шипованные шины, хорошая лопата – известные средства повышения проходимости автомобиля. Мы опробовали нетрадиционные способы езды по снегу. Рассказывает Андрей Сидоров. Фото: Павел Сидоров.



Испокон веку, едва установится снежный покров, крестьянин загонял телегу в гараж и перепрягал свою лошадку в сани. Вряд ли он задумывался о физике процессов качения и скольжения, но знал наверняка – по снегу на

санях сподручнее. А чукчи – те круглый год снуют по тундре на нартах и уверены: на оленях лучше! Но дороги с тех пор худо-бедно чистят, содержать зимний и летний выезды особой нужды уже нет, а асфальт не ягель – вмиг полозья сточишь.



Хголки-якоря заколачиваем в грунт. Шаг равен длине троса на колесах-лебедках. В нашем случае – 30 м.



Простейшее и надежное приспособление для самовытаскивания получается из штампованного колеса. Прикрутить такие лебедки к штатным колесам занимает пару минут.

Только чистят не всегда и далеко не везде, в иную деревню зимой даже грузовик неделями пробиться не может – ждет, пока бульдозер растолкает снежные заносы. А уж о дачах и говорить не приходится – к иным дорогам до весны непроходима.

И ладно бы, если не проедешь туда – переждать, когда расчистят, можно и дома. Но если выпавший снег заблокировал вас на даче или отрезал путь домой после лыжной прогулки?

Отбросим вариант «позволил-приехали-вызволили»,



«Десятка» уверенно идет по глубокому снегу. Главное – не крутить руль. Цепи с колес лучше снять – цепляясь, они только дергают автомобиль, прослабляя тросы.

будем выбирать самостоятельно. Но сначала поскребем по сусекам, посмотрим, что может пригодиться из подручных материалов.

Из пары стальных дисков получаются отличные бараба-

ны лебедок-самовытаскивателей. Нужно лишь придумать, как закрепить их на ведущих колесах. Оказалось, несложно: из диска вырезаем середину с отверстиями, переворачиваем и привариваем обратной сторо-

ной. Получается колесо с огромным вылетом, но именно это нам и нужно. Чтобы при установке барабанов на колеса не выкручивать все болты, два диаметрально противоположных отверстия увеличиваем.

Выкручиваем два колесных болта, на два других надеваем барабан и притягиваем его к колесу. Рабочая длина такой лебедки зависит от диаметра троса. Капронового, толщиной в палец, умещается на барабане около 30 м. Кевларового, равного по прочности, диаметром с карандаш, войдет и все сто. Только кевлар – дорогое удовольствие. Для справки: такой канат диаметром 6 мм выдерживает 3,5 т, но стоит под 200 рублей за метр. Десятитонный (!) диаметром 11 мм – более 300 р/м. И это самые низкие цены!

Якоря для троса лебедки – стальные уголки длиной 60–70 см, надежно забитые в грунт. А чтобы потом их можно было вытащить из мерзлой земли, сверху приварены поперечины.

КОРОТКИМИ ПЕРЕБЕЖКАМИ

Перед нами заснеженное поле. Даже с цепями на передних колесах «десятка» прочно

Пара сноубордов превратят «десятку» в мотосани. Сегодня такие лыжи не редкость.



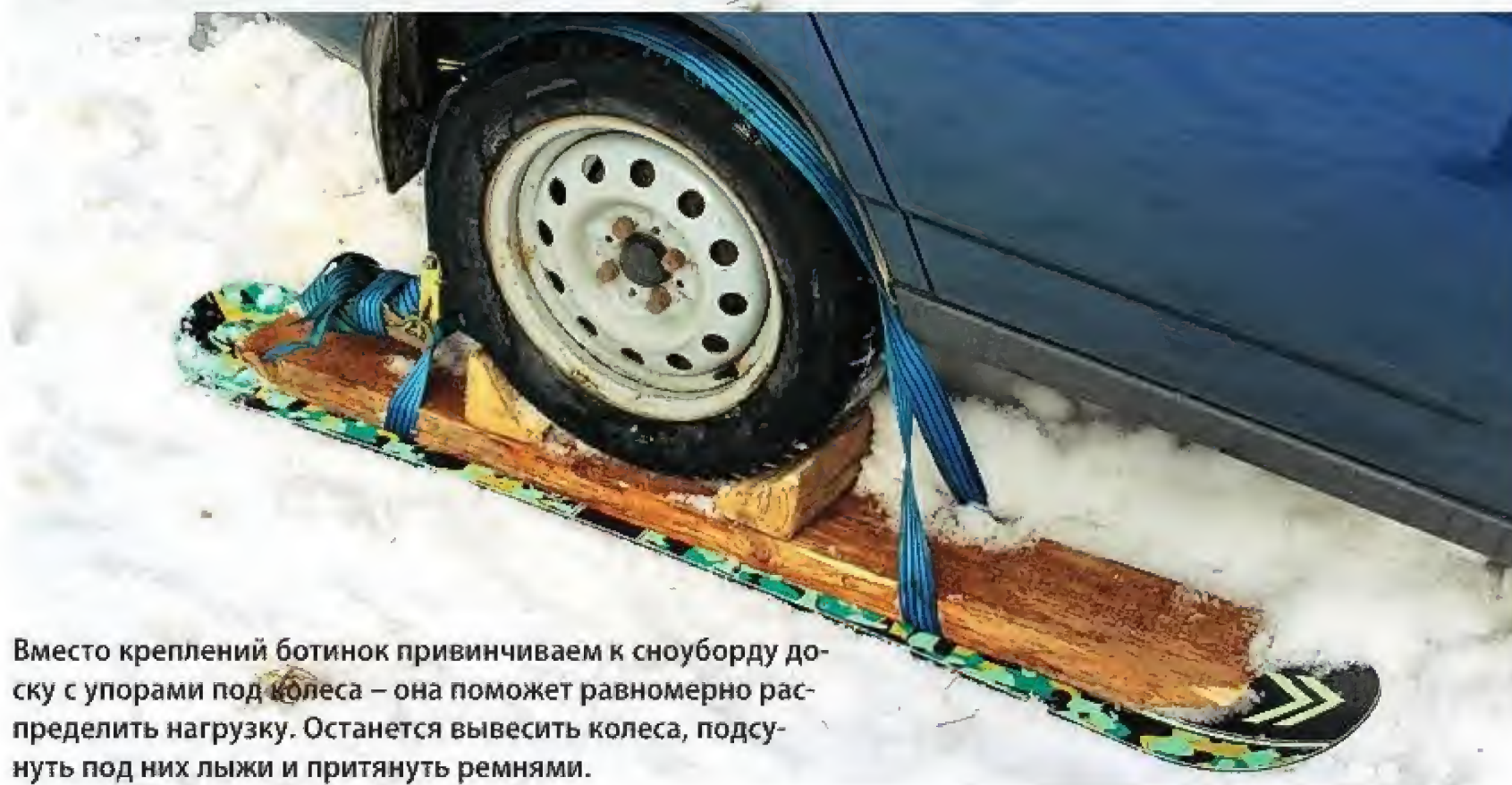
увязает в снегу уже через 5 м. Ставим барабаны, вбиваем якоря и вновь штурмуем снежную целину. Совсем другое дело! И пусть бампер загребаёт снег – машина идет ровно и уверенно, нельзя лишь поворачивать руль – тросы соскакивают. Расстояние броска определяется длиной канатов. У нас примерно 30 м – немного, но даже с учетом перестановок якорей получается быстрее, чем чистить дорогу лопатой.

Еще одно наблюдение – при атаке с лебедками цепи противоскольжения только мешают: зацепившись за грунт под снегом, машина бросается вперед, тросы получают некоторую слабинку и могут попасть под колеса.

Итак, если у вас есть колесные лебедки, никакой сугроб не страшен. Тяга на них в полтора раза больше, чем на первой передаче на асфальте. Главное – не оторвать снегом бамперы.



Автомобиль на сноубордах лихо рассекает снег глубиной до 30 см и довольно маневрен. Но резких движений лучше избегать – можно потерять лыжу.



Вместо креплений ботинок привинчиваем к сноуборду доску с упорами под колеса – она поможет равномерно распределить нагрузку. Останется вывесить колеса, подсушить под них лыжи и притянуть ремнями.

На правах рекламы



оборудование для АВТОСЕРВИСОВ



Представительства:

Санкт-Петербург (812) 331-36-71
Ростов (863) 283-02-33
Пермь (3422) 105-220
Белгород (4722) 375-814
Казань (843) 227-03-43

Филиалы:

Краснодар (861) 262-69-05
Уфа (347) 291-27-45
Екатеринбург (343) 216-27-23
Нижний Новгород (910) 126-83-00
Волгоград (927) 519-45-67
Новосибирск (913) 936-95-01

Дилеры:

Киров (8332) 510-077
Уфа (347) 291-65-12
Ульяновск (8422) 434-651
Тольятти (8482) 371-425
Рязань (4912) 253-930
Воронеж (4732) 309-006
Набережные Челны (8552) 397-704
Красноярск (3912) 555-977

**Приглашаем
дилеров
к сотрудничеству!**

СЛУЖИТ ДОЛГО, ОКУПАЕТСЯ БЫСТРО

NOFMANN®



Линии инструментального контроля



Шиномонтажные станки – для низкопрофильных шин, легкосплавных дисков, колес PAX и CSR



Балансировочные станды – техника измерения 3D, программа для PAX-колес



«3D-сход-развал» – новые горизонты в технике измерения углов установки колес

проектирование, техническая поддержка, обучение, гарантия

info@ttsauto.ru

многоканальный
(495) **744-0624**

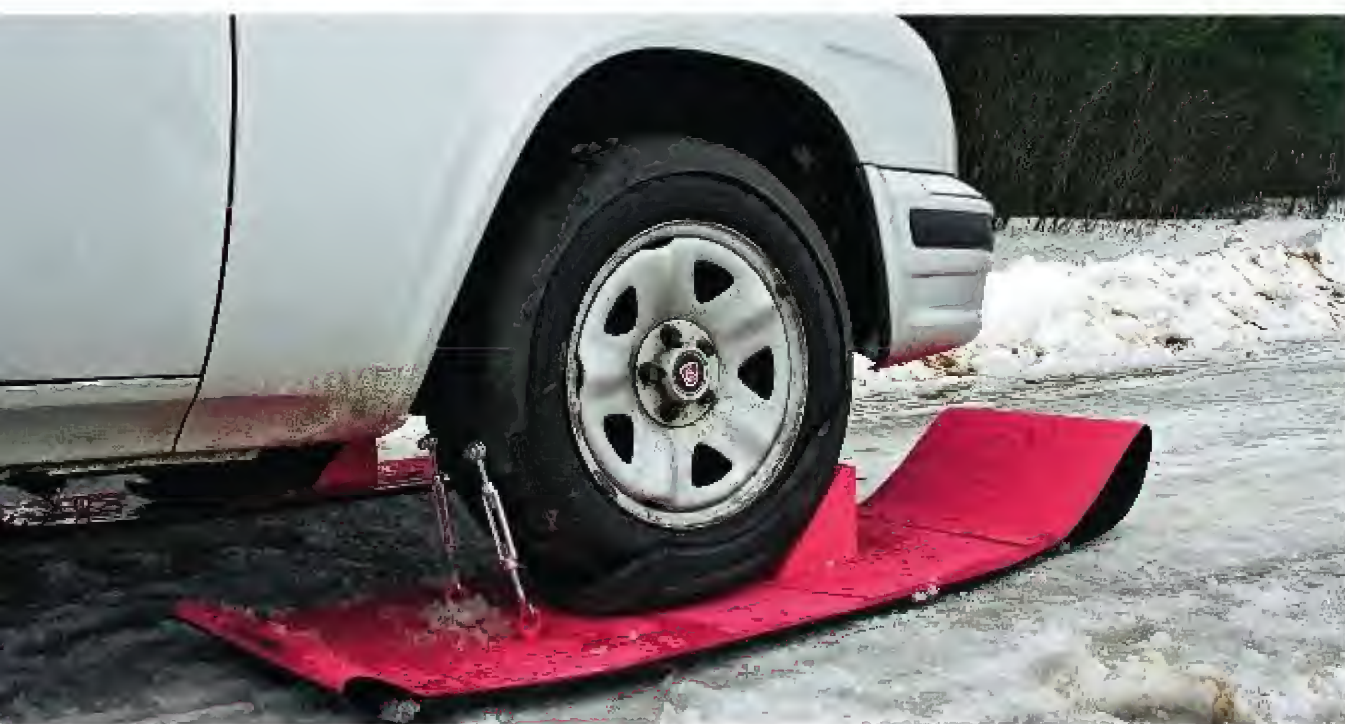
www.ttsauto.ru



«Волга» на лыжах неплохо управляется, преодолевая и снег, и ледяные торосы.



Лыжи можно изготовить из бакелитовой фанеры. Принцип крепления остается прежним.



КРЕСТЬЯНИН ТОРЖЕСТВУЯ...

А может, следуя опыту крестьянина, превратить машину в подобие саней – поставить задние колеса «десятки» на лыжи? Два сноуборда легко выдерживают ее вес и даже на рыхлом снегу задок останется «на плаву». Условие одно – обязательны цепи на ведущие колеса. Зато не придется постоянно перетаскивать якоря и остается свобода маневра – на таких лыжах наша «десятка» с легкостью нарезала несколько кругов по целине, пока один сноуборд не выскочил-таки из-под колеса в крутом повороте. Но если не слишком закладывать руль и умерить спортивный азарт, ехать можно. Об отточенной управляемости говорить, конечно, не приходится, о переставках лучше на время забыть, но все же лучше плохо ехать, чем хорошо идти. А тем более сидеть в сугробе. И пусть полноценных саней из сноубордов не сде-

лать – и этот эксперимент считаем удачным.

Не оказалось под рукой двух спортивных снарядов? Не беда – их можно сделать и из фанеры, лучше из бакелитовой – она более гладкая и не боится воды. Скользит, конечно, хуже сноуборда, но лыжи из нее вполне работоспособны. По крайней мере, зачетный круг по снежному полю «Волга» на таких одолевала самостоятельно. Недостаток лишь в том, что на управляемых колесах в поворотах лыжи норовят соскочить, поэтому малые радиусы и энергичные маневры на них противопоказаны. Цепи на задние колеса, естественно, обязательны.

ИЗ ТОГО, ЧТО БЫЛО

Владельцы «волг» – народ умелый и запасливый, но и на них бывает проруха. Ну нет в запасе ни сноубордов, ни фанеры – замерзает что ли? Вовсе нет – на то она и «Волга», что изначально приспособле-



В крайнем случае из снежного плена можно выбраться и на капоте. Чем не глассер? Правда, управлять автомобилем придется руками, упираясь в крыло.

на к зиме. Чем не лыжа огромный собственный капот? Отвернул четыре гаечки – и пользуйся. Проверено: скольжение отличное, фиксация под колесами – естественным образом, несущая способность – хватает за глаза! Что еще нужно, чтобы спокойно ехать по снегу? Конечно, есть и недостаток – машину стаскивает в сторону уклона поля, поэтому без помощника, корректирующего курс подталкиванием в крыло, будет тяже-

ло. Да и сам капот после таких поездок дешевле будет заменить, чем выправить. Мы, конечно, использовали старый, уже помятый, открывшийся в свое время при движении (см. ЗР, 2007, № 7), но достоверность эксперимента от этого не пострадала. А еще говорят: цель оправдывает средства. Все дело в том, насколько необходимо ехать. Чтобы довезти роженицу, «съемной деталью кузова» можно и пожертвовать. □



Глассирование на капоте для него не пройдет бесследно. Но в критической ситуации из двух зол выберете меньшее. Главное, что наша теория прошла проверку практикой.

На правах рекламы

Ваш автомобиль просто работает

даже при самых экстремальных температурах



Постоянство температуры двигателя на высокой скорости. Стабильная температура в городском потоке. Двигатель работает ровно. Крутой подъем, спуск – температура в норме, двигатель работает безупречно. **Неважно, какая погода на улице – двигатель не перегреется, и в салоне всегда комфортно.**

Мы знаем, как это важно для Вас. Для нас это тоже важно. Именно поэтому мы соединили последние мировые достижения и собственные разработки в наших деталях системы охлаждения. Объединенные в надежную систему, они дают полную уверенность в работе двигателя Вашего автомобиля.

www.luzar.ru

Профессионализм в деталях

Продукция LUZAR: радиаторы, помпы, термостаты, крышки радиатора и расширительного бачка, датчики температуры и вентилятора, краны отопителя, приводные ремни, патрубки, электровентиляторы.



luzar / professional series

LUZAR
AUTOMOBILES COOLER SYSTEMS
система охлаждения

Закон гостеприимства

Такого разнообразного набора машин – от седана до вседорожника – наши читатели еще не тестировали. О том, кто и как справлялся с заграничной техникой из Набережных Челнов, рассказывает Евгений Борисенков. Фото: Александр Кульнев.



О хорошем спросе на продукцию «Северсталь-Авто» мы знали не понаслышке, но в то, что обещанные к дегустации блюда дойдут до стола, не верили до последнего дня. Спасибо дилеру – компании «Автомир», у которой в наличии оказались все заводские новинки. Недаром го-

ворят, что ресторан может работать и при закрытой кухне! Доставленные же блюда оказались настолько вкусны, что наши читатели были готовы пропустить чтение меню (технических характеристик и комплектации), чтобы скорее приступить к дегустации. Но мы пойдем по порядку.

Седан «ФИАТ-Албеа 1,4 классик» – продукт крупноузловой сборки завода в Набережных Челнах. Обладает довольно скромным (1,4 л, 77 л. с.) мотором, механической коробкой и вместительным багажником. При цене 352 тыс. руб. машина неплохо оснащена – в списке оборудования электро- и зимний пакеты,



Александр Раскопинский,

31 год, Дмитров, военнослужащий. Ездил на всем, что движется. Водительский стаж – 13 лет. Из всех видов автоспорта предпочитает экстремальные.



Владимир Веселков,

51 год, Лобня, пилот, командир аэробуса А-320. Ездил на автомобилях ВАЗ, АЗЛК, «Мазда», «Тойота», «Хонда». Водительский стаж – 33 года. Способен обеспечить безопасность пассажиров и в воздухе, и на земле.



Александр Дмитриев,

34 года, Москва, травматолог-ортопед. Ездил на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК, «Тойота», «Ниссан», KIA, «Мерседес». Водительский стаж – 12 лет. Быстр, но надежен и обстоятелен, ибо хорошо знает цену ошибки.



Лада Морозова,

Москва, дизайнер интерьеров. Ездил на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, «Мицубиси», «Тойота», БМВ и многих «американцах». Водительский стаж – 12 лет. Уверена, что в машине все должно быть прекрасно, в том числе женщина за рулем.



Елена Горшкова,

Мытищи, экономист. Ездил на автомобилях ВАЗ, «Тойота». Водительский стаж – 9 лет. Полагает, что создатели авто должны угодить женщине – мужики как-нибудь приспособятся.



Анна Кислова,

Химки, студентка факультета вычислительной математики и кибернетики МГУ. Ездил на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, «Форд», «Ауди», «Мицубиси», «Мерседес». Водительский стаж – 5 лет. Своей машины пока не имеет, так что учится на чужих.



гидроусилитель руля, кондиционер, борткомпьютер и центральный замок. Сэкономили только на магнитоле (в наличии проводка и шесть динамиков) и, увы, на системе безопасности – одной подушки сегодня маловато.

«ФИАТ-Добло Панорама» – семейно-коммерческий универсал. Укомплектован

тем же 1,4-литровым мотором, что и «Албеа», однако в коробке передач иные передаточные числа. Исполнение Classic также подразумевает схожее оснащение – кондиционер, усилитель руля и т.д. А вот подушек на одну больше – пассажир защищен наравне с водителем. Стоит машина 450 тыс. руб.

Обновленный «Саньён-Кайрон», претендующий на звание настоящего вездехода, – истинный космополит. Посудите сами: рама российская, кузов – из Кореи, от туда же лицензионный («Мерседес-Бенц») бензиновый двигатель (2,3 л, 150 л.с.), четырехступенчатый автомат везут из Австралии (!), а собирают автомобиль в Татар-

«АЛБЕА»



Отличное рулевое — в лучших традициях ФИАТа! Мотор для своего класса хорош, однако в России любят помощнее. Серьезный козырь — доступная многим цена. Плохо, что нет регулировки сиденья по высоте — уперся макушкой в потолок. «Дорогая» обивка дверей выглядит простовато, лучше пластик. Гудит усилитель руля.



Напоминает хорошо вылепленную «десятку». Внешности — плюс, остальному (эргономика, отделочные материалы и т. д.) — минус. Двигатель проворен, но я бы добавил кубиков двести. Порадовал большой багажник, скрытые петли его крышки и складывающиеся сиденья. Обилие электроприводов — черта современности. Но для меня машина мала. Чувствуется наша сборка: задняя дверь заедает и скрипит!



Внешность простовата — не впечатлила. Салон без изысков, но ткань сидений хорошая — спина не потеет. Очень резвая — важное качество для городского авто. Руль упругий, с понятной обратной связью. Не понравилось включение заднего хода с блокирующим кольцом, да и перемещения рычага великоваты. Очень мало систем безопасности — на одном оптимизме далеко не уедешь!



Машина небольшая, но яркая и красивая. Маленький двигатель соответствует классу — это же не «Феррари». Зато экономична и удобна в толчее городов. К тому же есть элементы комфорта — кондиционер, электропакет. Но двери тяжелые и противно хлопают, пластик «погремушечный», сцепление тугое и, главное, нет зеркала в козырьке! Сиденья приятные, но низкие.



Машина по деньгам, но не убогая, а весьма дружелюбная. Все как будто давно знакомо — сел и поехал. Очень послушная, предсказуемость реакций позволяет поддерживать высокую скорость. Возможности ограничивает слабый мотор и «длинные» передачи. Педаль тормоза абсолютно пустая, нет обратной связи. Плохо с безопасностью — она должна начинаться с двух подушек и ABS.



По цене — почти ВАЗ, но куда лучше. Даже краска блестит как-то по-особенному. Машина легкая на ходу, компактная при парковке, практичная в эксплуатации. Складывающиеся сзади сиденья — мечта дачника (вилы, грабли, лопаты — все увезет). Из недостатков: мал просвет между педалями, руль смещен слишком близко к двери, многие кнопки не на своем месте. Но плюсов (за эти деньги) куда больше. Возможно, куплю такую родителям.

«ДОБЛО»



Внутри удобно и просторно. Полка над лобовым стеклом компенсирует мизерный «бардачок». Много голого металла — неуютно и шумно. В больших зеркалах отражаются только собственные борта — мал диапазон регулировок. Не хватает левой пассажирской двери. Слишком острый руль опасен для новичка!



Вид необычный, но не шокирует. Для настоящего дачника мало, а для коммерческого авто нужен дизель! Иначе в таком объеме только туалетную бумагу сможет возить. Понравился трансформируемый салон, но спать в нем никак не получится — длина лежа всего 1,4 м. Сдвижная дверь — удобно и безопасно. Машина хорошо держит дорогу.



Не понравился: не люблю квадратные машины! И «витрины» неплохо бы затонировать, чтоб не заглядывали внутрь. Кресло хочется опустить (опция предусмотрена), а не получилось — слишком тугая ручка. Все, что видно в салонное зеркало — стык задних дверей. Пары «эйрбегов» на семью явно не хватит. Вместе с тем у машины отличные тормоза. Можно подумать, она создана лишь для того, чтобы стоять в пробке, наслаждаясь прохладой кондиционера.



Он не из мира животных — скорее, аквариум на колесах. Вместительный, было бы что возить (мне — нечего!). На мини-вэн не тянет — недостаточно комфортабелен. А в качестве грузовичка сгодится, тем более в городе. Все, к чему прикасалась, работает отменно, управлять очень легко. Мотор, конечно, немного слаб, зато цвет очень приятный!

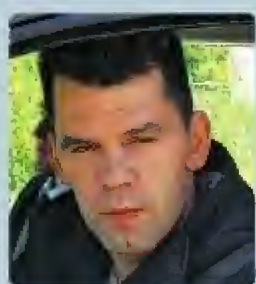


Мини-вэн — вторая квартира, где среди уюта и комфорта проводишь некоторую часть жизни. Так вот, «Добло» — это общественный транспорт, казенный и неудобный. Предпринимателю тоже вряд ли понравится: динамики — ноль, управляемость — никакая. Единственная отрада — очень информативные тормоза.



Форма кузова в сочетании с цветом выглядит очень свежо. Неоспоримое преимущество — большой трансформируемый салон. Пластик, увы, низкого качества, а рельефная текстура требует чуть не ежедневного ухода — въезшую грязь так просто не выковырять! Углубление на «торпедо» — вредный изыск: на ходу из него все валится под ноги. Требовать ездовых талантов от «Добло» не стоит, но весь расчетный потенциал он реализует честно.

«КАЙРОН»



Красив, агрессивен — олицетворяет скорость и мощь. На деле нет ни того ни другого. Подвеска-то хороша, но все губит ревучий силовой агрегат и задумчивая автоматическая коробка. На жестких кожаных сиденьях скользишь, словно по маслу. Кто догадался сделать дисплей электронных часов столбиком — это называется эргономика?



Дерзкий дизайн со спортивными нотками — находка для молодежи. И хорошо, что бренд пока не раскручен — не приходится за него переплачивать. Легко маневрировать и парковаться: высокая посадка и крупные зеркала обеспечивают хороший обзор. А вот обгонять трудно. Экстерьер оставляет желать лучшего: кожа и пластик слишком грубые, бар между сиденьями напоминает контейнер для мусора...



Бензиновый двигатель на «проходимце» — нонсенс! На бездорожье момент требуется на малых оборотах, а тут большие. То, что машина рамная — здорово. Жаль, нет защиты ремней вспомогательных агрегатов — снизу надо непременно закрыть! Зеркала при движении задним ходом опускаются автоматически — это хорошо. Но угол слишком велик: не видать ничего, кроме асфальта.



Отличные дизайн, элементы декора. Сразу видно, что новая модель. Материалы и цветовую гамму выбрали со вкусом — молодцы! По равнине идет прекрасно, а руль вообще кручу двумя пальчиками. А вот на горной дороге... Подъемы берет еле-еле — мотор слаб. Не знаю, чем хороша рама, но машина очень громоздкая — в повороты не помещается.

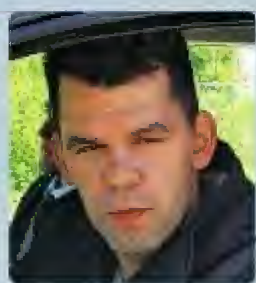


Внедорожные свойства вызывают сомнения — для тяжелой двухтонной машины мотор явно слаб. Но и на асфальте «Кайрон» не король — в самых безобидных поворотах шины визжат уже с 40 км/ч. Управлять таким не удовольствие, а работа. Кожа обивки уступает дерматину — от запаха болит голова. Красная цена — \$10 тыс.



Внешне неплох — дизайнеры поработали с огоньком. Машина адресована не индивидуалисту, это транспорт для всей семьи — отсюда некоторое сходство с мини-вэном. В тему и нрав — мягкий и незлобивый. Есть и просчеты: неудобный бокс-подлокотник между сиденьями, непропорционально маленький «бардачок». Очень мало дополнительных емкостей — куда класть сумочку, перчатки и зонтик?

«РЕКСТОН»



Дизель достойный — нешумный, но тяговитый. Хорош и салон — здесь даже кожа понравилась! Странно, что в столь дорогой комплектации нет элементарного борткомпьютера. «Докатка» не разочаровала — свою не достаю уже восьмой год. «Ассистент спуска» работает запоздало и резко! Чуть что, понесет.



«Морда» не понравилась, все испортили обмылки фар. Да и пластиковый обвес лучше красить в цвет машины (здесь он в первозданном виде — матовый). Салон продуманный и аккуратный. Рулевое управление слишком мягкое — теряется обратная связь. Есть опасение, что при наезде на кочку руль вырвется из рук. Отвратительные тормоза: замедление не зависит от усилия на педали. Зеркала хороши — назад ехать удобнее, чем вперед.



Симпатичный — в духе времени. Но цвет унылый. Большие колеса, клиренс, профиль резины — все в плюс. Хорошая обзорность, что очень важно для громоздкой машины. Смелое решение передней панели. Но обилие одинаковых кнопок обескураживает — не возить же с собой бортмеханика! А еще хотелось бы посмотреть, как их электроника справится с нашими морозами.



Вот авто для современного человека. Все на пять баллов — и дизель, и автомат, и цвет, и магнитола с допвыходом USB, и беспроводная связь. Отличный обзор, хорошее управление, солидный кожаный салон. К тому же недорогая в своем классе. По нему я машину и выбираю, а всякие технические нюансы (включая то, что обеспечивает мою безопасность) — дело конструкторов.



Сбоку — копия «Мицубиси-Паджеро», разве что углы чуть поострее. Меня сходство удручает, но кому-то, возможно, понравится. Панель приборов функциональна, много полезных опций. Очень хороша пара дизель-типтроник. А вот рама в отсутствие блокировок трансмиссии — чистый пиар. Цена машины неконкурентоспособна.



Линии кузова тщательно выверены — можно предположить неплохую аэродинамику. Черный — цвет престижа, сдержанности и тактичности. Понравилось, что водительское сиденье наделили памятью — легко вернуться к исходным настройкам. Двигатель и АКП вполне соответствуют статусу и массе машины. Однако пальцы до кнопок типтроника на руле не достают! Удивила и дешевая кожа — куртки такого качества прежде продавали на рынках.

СИСТЕМЫ ОСВЕЩЕНИЯ

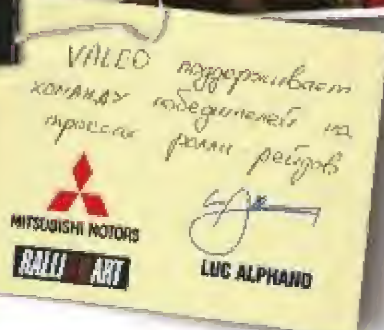
Передовые технологии
производства

Легковые автомобили
Грузовые автомобили
Легкие грузовики
Коммерческий транспорт

100% Новые



Фары Valeo



**Качественная
оптика – ваше
здоровье и безопасность!!!**

100% – оригинальная продукция



www.valeoservice.com

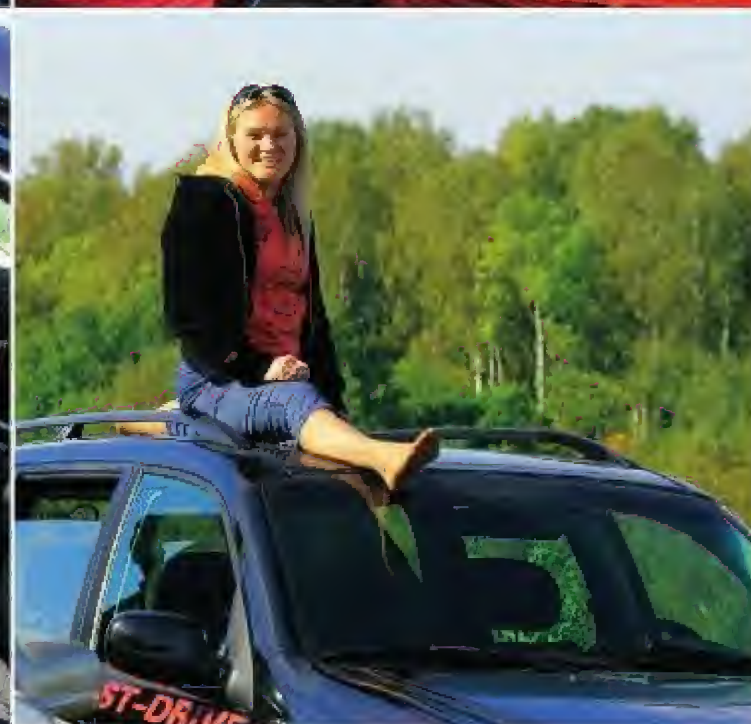
Valeo

На правах рекламы

АВТОДЕГУСТАЦИЯ ПРИГЛАШАЕТ «СЕВЕРСТАЛЬ-АВТО»

стане. О том, что машина рассчитана на серьезное бездорожье, говорят и неразрезной задний мост с самоблокирующимся дифференциалом, и раздаточная коробка с понижающей ступенью. Вместе с тем в ней немало роскоши – кожаный салон, климат-контроль, электропакет. Полный порядок и по части безопасности – две подушки, шторки, куча электронных помощников. Розничная цена – 977 тыс. руб.

ящему: инструктаж, медосмотр, путевые листы с рабочим заданием... В их распоряжении – комплекс горных дорог с кручами и серпантинами, а также набор тарированных подъемов от 30 до 60%! От себя мы добавили традиционные «змейку» и «параллельную парковку». Работы оказалось так много, что едва успели к обеду. Там, в небольшом уютном зале, и произошел обмен мнениями.



«Саньён-Рекстон II», несмотря на куда более грозный вид, ближе к «паркетникам». Одно из свидетельств тому – независимая подвеска вкпе с постоянным полным приводом. Машина массивная, так что дизельный двигатель (2,7 л, 186 л. с.), оснащенный турбонаддувом, ему в самый раз. И без того безмятежную жизнь на асфальте призваны облегчить пятиступенчатый автомат «типтроник», шикарный салон с кожаной обивкой и масса всяческой электроники – в изобилии аббревиатур с ходу не разберешься! Особо отметим систему стабилизации при движении под уклон: стоит нажать кнопку, она автоматически ограничит скорость семью километрами в час. За все вместе покупателю придется выложить немалую сумму – 1280 тыс. рублей.

Нынешней команде дегустаторов довелось поработать не где-нибудь – на Дмитровском автополигоне. Все по-насто-

ЖЕЛАНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ

Капризный нынче покупатель: и то ему не так, и это не эдак. Прежде брал, что дают, и не жаловался. Теперь сложнее – приходится выбирать. Некоторые, впрочем, сами решать не хотят: дескать, ткните пальцем, что купить за пятнадцать тысяч долларов. Остальные (таких абсолютное большинство) регулярно читают журнал, сравнивают, анализируют. Из них мы и набираем автодегустаторов. Судят они порой слишком строго – объективность требует профессионального опыта. Так что полагаться только на их мнение все же не стоит. Но прислушаться обязательно – «зарулевцы» плохого не посоветуют. □

Редакция благодарит компанию «АВТО-МИР» и ФГУП «НИЦИАМТ» за помощь в подготовке материала.



Папа, поедем в Неаполь!

Юрий Нечетов. Фото автора.

Кобеду*, пройдя пять с половиной сотен километров, оказались на Адриатическом побережье Италии вблизи Венеции. В воскресный вечер дороги забиты возвращающимися с моря машинами – хорошо, что мы едем навстречу. Свернули в пятизвездочный кемпинг «Лидо-ди-Езоло»: толкучка, как в Сочи! Чуть дальше, в Каваллино наткнулись на красивую и тихую трехзвездочную «Италию»: цветы, бассейн, всякие души-туалеты-кухни-мойки, волейбольная площадка, кафе, магазин, за цветочной изгородью пляж и море. За пятерых постояльцев и машину с караваном 56 евро в сутки. На одометре 2700 км.

Кемпинг оказался заполнен на три четверти, главным образом немцами-караванерами: ведь Адриатика – самое близкое к Германии из теплых морей. Наши соседи помогли закатить караван и даже угостили пи-

* Начало см. ЗР, 2007, № 10.



Это кемпинг «Италия» в Каваллино. Сзади та самая электроколонка, которую мы чуть не сожгли ночью.



Узенькие пешеходные улочки, растущие из воды дома, каналы, по которым плывут гондолы – для машин в Венеции даже теоретически нет места.

вом. Здесь свой кодекс поведения: поскольку капитальных стен нет и все очень хорошо слышно, никто не «врубает» музыку, не поет и громко не разговаривает. Все спокойны, приветливы и доброжелательны – в общем, европейская вежливость в квадрате.

Судя по обустройству стоянок, многие живут здесь подолгу: натянуты тенты и веранды, настелены легкие полы, стоит туристская мебель, плиты, холодильники, даже горшки с цветами. Рядом велосипеды, мотоциклы, лодки, катера. Много роскошных караванов с мощными буксировщиками, на крышах новеньких автокемперов – спутниковые антенны и кондиционеры. Впрочем, есть и небольшие прицепа вроде нашего, а встречаются совсем старые, но это, как правило, итальянцы. На нас смотрели с уважением и интересом – по европейским понятиям мы проделали громадный путь, а главное, оказались здесь первыми русскими.

В супермаркете прямо на территории пришлось купить переходник: у меня 50-метровый шнур с обычной вилкой, а розетка в электроколонке трехштыревая. Подключился, перевел холодильник на 220 В. Появились свет, вода из кранов, под сливную трубу поставили припасенное ведро – жизнь наладилась! Сходили на великолепный песчаный пляж, искупались, за ужином откупорили бутылку винца... А поутру оказались без света – мой удлинитель то ли изначально был плох, то ли отсырел – в общем, закоротил ночью, выбив предохранители в колонке и попутно обесточив соседей. Пришлось извиняться и возвращаться к автономному питанию – холодильник на газе и свет от прикуривателя.

ВЕНЕЦИЯ – ФЛОРЕНЦИЯ – РИМ

Передохнув денек, направляемся в Венецию, до которой посуху сотня километров, хотя на катере и десятка не наберется. При въезде – многоэтажная парковка для легковушек и громадная стоянка для автобусов и караванов – 21 евро за первые 12 часов и 16 евро за каждые последующие. Десяток автокемперов здесь, видимо, уже несколько дней. В город – хочешь пешком, хочешь на кораблике. Провели здесь день – Дворец Дожей, собор Святого Марка, голуби на площади, маски, гондолы, каналы и мосты. Сюда бы на недельку, но мы как сладкоежки в кондитерской

– хочется попробовать всего, хотя бы по чуть-чуть. Вечером проехали еще сотню километров к югу и заночевали на АЗС.

Кочевая жизнь вполне наладилась – естественно, ехали только в машине, в караване передвигаться запрещено. Запас воды в баке прицепа оказался недоступен без насосов, зато в багажнике машины везли четыре пятилитровых бутылки, которые при случае доливали. Слив небольших объемов воды из мойки и умывальника – прямо на землю, емкости для нее не предусмотрены. В туалетах на площадках отдыха каждые два-три дня капитан опорожнял, пардон, кассету бортового туалета. На обед делали часовую остановку, кипятили на плите чайник, доставали пакеты с супами и прочие концентраты, иногда покупали местные вкусности.

Равнинная Италия пыльная, поэтому утром заехали в кемпинг и за евро с носа помылись. Вот расценки в высокий сезон: 20 евро за место для машины и каравана или палатки, 7,9 евро с человека, ребенок до 12 лет – 4,2 евро, постояльцы старше 60 лет – 7,1, гость – 7,2, собака – 4,5 евро, ребенок до трех лет и кошка бесплатно. В начале и конце сезона, который длится с апреля по сентябрь, цены ниже раза в полтора-два.

После обеда приехали во Флоренцию (3100 км от дома) и встали на берегу Арно, метрах в двухстах от моста Веккьо. Скормил парковочному автомату два евро в час – и получи квартиру со всеми удобствами в центре Флоренции! А с 19 вечера и до 8 утра стоянка и вовсе бесплатная. Простояли здесь до конца следующего дня – галерея Уффици, собор Санта-Мария дель



Первый мост на этом месте во Флоренции построен еще древними римлянами. Нынешний мост Веккьо с жилыми домами, уже третий по счету, возведен в 1345 г.



На больших площадках отдыха отведены места для караванеров, где можно залить чистую воду и слить грязную – но только бытовую. Кассету нужно опорожнять в туалете.

Фьоре, площадь Синьории, палаццо Питти, базилика Санта-Кроче. От такой концентрированной инъекции культуры у нас просто кружатся головы!

К вечеру затарились продуктами в придорожном супермаркете и рванули по автостраде дальше на юг. Следующий день провели в кемпинге на берегу Тирренского моря, а наутро достигли Рима (на одометре 3400 км). Парковались под стенами Ватикана, обернутого очередью туристов почти по всему периметру. Ненамного меньше очередь в собор Святого Петра, где есть такие реликвии, что и представить трудно – например, гробница апостола Петра или копье легионера Лонгиния, которым тот пронзил распятого на кресте Христа!

Набережная Тибра, дворец Сант-Анджело, Паладинский холм, Колизей, арка

Константина, Пантеон... Билеты в музеи для граждан ЕС стоят 3–7 евро, для нас вдвое дороже: каждое прикосновение к культуре обходилось на пятерых в 30–60 евро. Вместе с бензином она стала одной из основных статей расходов.

А вечером нас ждал удар – караван обокрали... К счастью, не пропало ничего серьезного, так что полицию вызывать не стали. Но неприятно, да и прицеп с поломанным замком теперь без присмотра не бросишь.

ЮЖНАЯ ИТАЛИЯ

Несмотря на тридцатиградусную жару и караван на крюке, температура двигателя на привычной 90-градусной отметке. Ближе к Неаполю появились горы мусора (бастуют коммунальные служащие), брошен-

ные дома, ободранные кошки, подозрительные типы. Среди бесконечных прибрежных пляжей с однообразными названиями «Лидо-ди-чего-то-там» не без труда нашли кемпинг «Интернасьональ» – он в десятке километров от Неаполя и в 3800 км от Москвы. Прищулив глаз и небрежно смахнув со стола прайс-лист, хозяин запросил 40 евро в сутки – как выяснилось позже, раза в полтора выше обычных расценок. Не в пример прежним, кемпинг оказался шумным и неухоженным: места не размечены, в душ нужно отстоять очередь, работает он за платный жетон и лишь пару минут, туалеты без бумаги, унитаза без сидений, электрическая колонка сломана.

Вопреки названию, иностранцев здесь не было – забираться так далеко на юг они, похоже, не рискуют. На нас смотрели как на инопланетян, иногда весьма бесцеремонно – взрослые тыкали пальцами, дети кривлялись и что-то орали. Зато хозяин отработывал сполна и был само радушие – открыл отдельный туалет, щедро отсыпал душевых жетонов, вызвал электрика починить колонку, в неурочное время пустил в бассейн, подарил купальные шапочки. Будто в пионерлагерь приехала иностранная делегация: живем бедновато и с сервисом напяр, но для дорогих гостей сделаем все что угодно!

У кемпинга есть кусочек пляжа, его чистят, но открыт он лишь до 19.00, а ничейная территория по соседству оказалась похожа на помойку! Море настолько грязное, что мои девушки даже побрезговали купаться.

Утром, получив заверения, что стоянка охраняется и с караваном ничего не слу-

Собор Святого Петра в Риме высотой 189 и длиной 211 м считается вторым по величине в мире. В строительстве, которое длилось с 1452 по 1626 г., принимали участие Рафаэль и Микеланджело.





Художник рисует цветными мелками прямо на асфальте, а зрители бросают монеты в маленькую корзинку.

чится, отправились на машине в Неаполь. Плотный поток движется в город, стиль езды московский – динамичный, напористый, без «излишней» вежливости, словом, через пять минут я почувствовал себя как дома. В одном, пожалуй, итальянские водители отличаются от наших – они азартны, но не агрессивны.

С обедом промахнулись: кафе, магазины и учреждения закрываются на сиесту с 13.30 до 16.30 – еле нашли в глухом пригороде работающую пиццерию. Зато настоящую – с каменной печью, деревянными столами, грубыми скамьями, колоритной публикой, экспрессивным хозяином и вкуснейшей «маргаритой»! И неприлично дешевую – 14 евро за обед на пятерых. Вторую половину дня провели в Помпеях, где успели осмотреть едва ли половину

Вокруг кратера Везувия расставлены питающиеся от солнечных батарей сейсмодатчики.



откопанного из-под пепла города. Самое сильное впечатление – от фигур погибших людей, застывших в разных позах: замурованные в пепел тела со временем истлели, а при раскопках эти пустоты заполнили гипсом, создав таким образом слепки жертв извержения.

ДОРОГА ДОМОЙ

Неаполь стал самой дальней точкой путешествия. Отпуск подошел к концу, пора домой. Первый перегон – 850 км по автостраде через всю Италию. Учитывая большие расстояния и ограниченное время, мы предпочитали скоростные дороги, пусть и платные (в Италии – примерно 6 евро за 100 км). Ночевали в прекрасном оборудованном четырехзвездочном кемпинге «Пино Маре» в прелестном курортном местеч-

В Помпеях прямо рядом с Мертвым городом множество кемпингов: можно позволить себе свободу выбора.



Ватиканские гвардейцы и по сей день носят средневековую форму.

ке Бибионе (Bibione) на самом севере Адриатики – очень рекомендую, хотя и дороговато: 65 евро за нашу команду.

Следующие полдня купались, закупили продукты и под начинавшимся дождем рванули домой. К ночи, проехав 700 км по Италии и Австрии, заночевали в Словакии в районе Нитры. Здесь уже проще изъясняться на русском, чем на английском. В путешествии мы рассчитывались наличными евро – так легче контролировать расходы, а вот в Восточной Европе, где повсюду разные деньги, для заправок и покупок удобнее кредитная карта. На восемнадцатый день путешествия кончился первый из двух 27-литровых газовых баллонов – он обеспечивал непрерывную работу холодильника и периодические включения газовой плиты. Неожиданно сильно



В Помпеях хорошо сохранились улицы, дворы, дома, фонтаны, фрески. Мостовая по совместительству служила сточной канавой, через нее делали вот такие переходы из камней.

износились задние колеса «Фокуса»: под-
руливающая подвеска при обжатию увели-
чивает их сходжение, что хорошо в быст-
ром повороте, но в длинном путешествии
с полной нагрузкой стоящие «плугом» ко-
леса, естественно, стираются быстрее.

Чтобы избежать столпотворения в
Бресте и миновать одну границу, решили
ехать через Украину. Дорога на восток
Словакии хорошая, незагруженная, на
многих мостах ограничение по массе
20–25 т, так что тяжелые фуры здесь не хо-
дят. Погранпереход в Ужгороде оказался
без очереди, но досмотр тщательный, с
проверкой VIN. В Карпатах едва не оста-
лись с сухим баком – гривен нет, поменять
негде, а карту принимают не везде. В кон-
це концов обменял евро по грабительско-
му курсу в придорожном кафе и заправил-
ся. От Стрыя дорога местами отвратитель-
ная, как после бомбежки, приходится
ползти на I-II передаче, чиркая днищем о
бугры. В этот и следующий день отмотали
по 700 км, миновав почти всю Украину че-
рез Львов, Ровно, Киев, Чернигов.

На границе тоже не слава богу. В Ужго-
роде я указал пунктом выезда с Украины
Бачевск, который ближе всего выводит в
начало идущей трассы М2 на Москву. Но
из-за ремонта дорогу к нему закрыли и
пришлось ехать на переход Гремячий. Ук-

Мы едем домой – даже в серьезных австрийских горах удавалось поддерживать
крейсерскую скорость около 90 км/ч.



На правах рекламы

раинский гаишник заверил – никаких
проблем у транзитников не будет. Ага,
щ-щас: трехчасовое задержание и 70 дол-
ларов штрафа за административное нару-
шение – самовольную смену маршрута!
Брянск, Калуга, Москва – еще 850 км, и
поздней ночью мы дома.

Три недели, семь стран, восемь тысяч
километров и впечатлений на несколько
лет вперед. Спрашиваете, во что это обош-
лось? Извольте – примерно тысяча евро на
бензин, тысяча на всякие музеи и галереи,
еще тысяча на жилье, питание, сувениры и
чуть меньше тысячи за аренду каравана.
Всего около четырех тысяч евро на пяте-
рых, или меньше восьми сотен на человека
– попробуйте за такие деньги увидеть хоть
половину того, что успели мы. Это очень
здорово – путешествовать с караваном! □

Полную версию материала читайте на
сайте www.zr.ru.



EVERCOOL Organic — Intellectual antifreeze

www.nekker.ru

- Избирательное воздействие на очаги коррозии
- Срок службы до 250 тыс. км пробега
- Единая жидкость для двигателей легковых и грузовых автомобилей
- Совместимость со всеми видами высококачественных органических охлаждающих жидкостей



Купить ли машину любимой дочке? Подешевеют ли иномарки, если закрыть АВТОВАЗ? Выгодно ли разводить «соболей»? Об этом и о многом другом – в ноябрьском почтамте ЗР.

ДОЧКЕ МАШИНУ НЕ КУПЛЮ!

■ Обожаю Москву и люблю автомобиль. Но то, что творится в последние годы, навевает на некоторые мысли.

Туннель перед слиянием Каширского и Варшавского шоссе. Перед ним – подъем, а после – резкий спуск: его, как правило, проходят на хорошей скорости. В мертвой зоне во второй полосе справа стоит неисправная машина, а водитель спокойно идет навстречу потоку, размахивая руками. Секундой позже слышу удар и в зеркало наблюдаю грузовик, который смел машину и практически перекрыл движение, перевернувшись после удара набок. Не знаю, жив ли тот человек или нет.

Другая ситуация – МКАД, вторая полоса слева. На «шестерке» пробил колесо, а бравый водитель вместо треугольника выставил двух женщин по бокам машины, чтобы они разгоняли несущийся на них поток! Когда я все-таки увернулся, то минут двадцать не мог прийти в себя. Во рту – привкус металла, в руках – нервная дрожь.

Да, а вы пробовали в Москве проехать по правилам? Проще пойти пешком либо пожизненно ехать в том ряду, в котором оказался. А поиск места парковки в центре – это что-то! Но для себя решение нашел. Офис – дома! Если нужно «в город», еду до метро, оставляю машину, а далее подземной электричкой. Обожаю водить сам, но теперь делаю это либо ночью, либо в выходные. Нервы и время дороже.

Теперь – про ГИБДД. Что бы вы ответили, находясь на заправке с воткнутым в бензобак пистолетом, когда к вам подъезжают милиционеры, устраивают проверку документов и, убедившись, что придраться не к чему, задают вопрос: «А что вы здесь делаете?» Другая ситуация: утро, еду на чистой, новой машине в костюме и при галстукке – на деловую встречу. Ищу дом, куда нужно попасть, и дважды медленно проезжаю мимо машины ГАИ. Догнали и тормознули. Документы в порядке, но денег-то надо срубить. Дуньте в трубочку – пожалуйста! Прибор показывает какие-то циферки, которыми машут перед

лицом и быстро убирают. Дальше – по отточенному сценарию развода. Когда потребовал, чтобы срочно отвезли к наркологу, так как на пустую болтовню времени нет, тут же получил права обратно. Это что – новый вид бизнеса? Тормозить любую, более-менее приличную машину и брать на испуг?

Мне 37 лет, из них почти двадцать каждый день на машине. Родился и вырос в Москве. Сейчас у меня уже 17-е по счету авто – черная «Волга» ГАЗ-3102. Уважают и боятся: по старой привычке, наверное. Довелось пару дней поехать на «шестерке» – другое отношение, пренебрежительное!

Лет десять назад мечтал, что куплю дочке на совершеннолетие машину, но отказался от этой идеи. Хорошо хоть, что сама не рвется к рулю: на дорогах – хаос. Как с этим бороться? Как сделать так, чтобы хам и невежда на дороге стал изгоем? Публиковать в СМИ номера машин нарушителей? Может, это хоть как-то подействует? С уважением,

КУЗЬМЕНКО ГЕННАДИЙ

О пользе моркови

■ В братской Чехии и братской Венгрии при поддержке мировых производителей стали банкротами «Кароса» и «Икарус». Вот только цены на автобусы там не снизились – машины стали еще дороже при отсут-

ствии дешевой альтернативы. Звериный оскал капитализма, знаете ли. Если закрыть АВТОВАЗ, то цены на машины сегмента \$10 000 подрастут процентов на 10–15 сразу! Доказано практикой. ИЗ СССР

■ В столице новых «жигулей» с номерами 177 почти нет, а ведь этой серии уже два года. Единственная надежда АВТОВАЗа – небогатые регионы, где и жители, и местные дороги лояльнее к их продукции, нежели к бюджетным иномаркам. Сейчас все пользуются недорогой, но качественной импортной бытовой техникой – и никто не плачет о смерти отечественных производителей телевизоров и приемников. ГОЛОС МОСКВЫ

■ Недавно на «Логане» прокатился. Вот уж действительно автомобиль для туземцев! Невыносимо уродлив снаружи, а какое убожество внутри! Кто же покупает эти «логаны»? Наверное, те люди, которые носят кроссовки «Abibas». По мне, так лучше «Приора». А вообще, за эти деньги надо покупать морально устаревшую, но вполне симпатичную, хорошо нафаршированную и прекрасно зарекомендовавшую себя «Нексию». РЕМ КВАДРИГА



Дорога не к храму

■ Ни под какое определение – «дорога», «дорожное полотно», «гравийное покрытие», «трасса» – это не подходит. Нормального асфальта на участке дороги М53 от Красноярка до Иркутска не припомнит никто из моих друзей и знакомых. Реальная скорость от 2 до 20 км/ч, подвеску буквально вырывает. Такие перегоны иногда по 150 км, вокруг – тайга. О какой безопасности может идти речь?

КОНСТАНТИН АНОЙКИН, КРАСНОЯРСК



На правах рекламы



■ Это Ижевск, столица Удмуртии, практически центр города. Двухчасовой дождь



превратил дорогу в море. Спасибо местной власти за экзотику. С уважением, NATSER

Как я купил «Соболя»

■ Хочу поделиться «радостью» – приобрел первый в жизни новый автомобиль! Шедевр зовется ГАЗ-27527 – полноприводный «Соболь». После первых же километров осознал – следующий автомобиль будет импортным! Через два километра вспыхивает лампа «Проверь двигатель» – отвалились провода датчика детонации. Через 200 км на оживленной городской улице слетает патрубок с бачка радиатора. Аварийная лампа будто заверещала. Остановка, клубы пара, раздраженные клаксоны соседей по движе-

нию, пробка, «Тосола» в системе ни капли, запаса воды с собой тогда не было. На цифре 400 км отвалилась тяга включения передачи от раздаточной коробки: не зашплинтовали негодяи на конвейере соединения! На 730 км потекла печка у второго ряда сидений. «Джакузи». 862-й километр – раздатка заскрежетала и завывала. Жалко истраченных на барахло денег, машина нужна позарез, а ездить не могу – в общем, караул!!!

АНТОН КОТОВ, 35 ЛЕТ,
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Огромное спасибо

■ Хочу сказать вам огромное спасибо за то, что исполнили мое желание: прислали для мужа потерянный номер журнала! Получили конверт как раз в его день рождения. В честь ЗР мы запускали фейерверки и очень громко кричали: «Спасибо!» Вы – самые лучшие!

ЕЛЕНА КОСТРИК, ОМСК

■ Огромное спасибо за «Энциклопедию военных автомобилей», которую мне прислали. Желание исполнилось! Я бы с превеликим удовольствием восстановил все отрасли нашего производства, чтобы Россию уважали не только за нефть с газом. Был бы рад работать в вашем журнале!

ИГОРЬ ШЕРСТОБИТОВ, РОСТОВСКАЯ ОБЛ.

«Зарулевцы»! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Это помогает оперативно решать многие задачи! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru

Работу ноябрьского почтамта координировал и направлял Михаил КОЛОДОЧКИН



Узнайте о надежном решении для мужчин с нарушением эрекции.

Верните естественность и непринужденность сексуальных отношений.

Позвольте себе романтический ужин и бокал вина вместе с любимой.

Забудьте о времени. Лучшие моменты в жизни случаются внезапно!

Спросите у Вашего врача или позвоните на горячую линию!

Горячая линия по вопросам мужского сексуального здоровья:
8-800-200-36-36
Звонок бесплатный для всех регионов России
www.free2love.ru

Данная инициатива направлена на привлечение внимания к проблеме мужского здоровья и проводится при поддержке компании Лилли.

EO-PM-109-230107

Answers That Matter.

Lilly

О частном извозе, дорожных пробках и росте штрафов

«Зарулевский» почтамп представляет ответы главного редактора Петра МЕНЬШИХ на вопросы читателей в прямом эфире 3 октября.



№ 11

Получен 10:09

Автор: **Алексей, Москва**

Подрабатываю частным извозом. Работаю нелегально – могу объяснить, почему. Во-первых, устал искать информацию о том, как стать легальным таксистом. Облазил много сайтов в интернете и ничего не нашел. Пожалуйста, напишите, как должен поступить «честный бомбила», чтобы легализоваться? Где регистрироваться? По какой системе платить налоги? В общем, все, что должен пройти таксист-частник, чтобы работать легально.

Спасибо за внимание к нашему журналу! Надо же: мы совсем недавно на редколлегии обсуждали, как сделать подобный материал. Теперь он у нас в плане – на начало будущего года.



№ 28

Получен 10:22

Автор: **Александр Петрушов, Волгоград**

Постоянно вижу, как пешеходы нарушают ПДД, и нарушения порой совсем не безобидные. Недавно изменили, причем значительно, размеры штрафов для водителей. А для пешеходов – лишь немного повысили. Как вы и сотрудники вашего журнала относитесь к данной проблеме? Может, все-таки пересмотреть систему штрафов и для пешеходов?

Я всегда выступал за комплексное решение проблемы: если повышаем ответственность водителей, надо то же самое сделать и для других участников движения (пешеходов), а также для тех, кто за это отвечает по долгу службы (сотрудников ГИБДД, дорожников и т.д.).



№ 38

Получен 10:31

Автор: **Максим Шестаков, Берёзовский-Екатеринбург**

Инженеры создают все более безопасные авто, получают звездочки за лампочки предупреждения о непристегнутом ремне, а что делаем мы? Ремень – за кресло, чтобы не раздражал! А если три-четыре ряда по какой-то причине сужаются до одного, то создаем еще два ряда – умных и самых умных. Когда научимся ездить в основном потоке, а не впереди него, попытаюсь сэкономить несколько секунд? Сколько еще пройдет времени, прежде чем научимся уважать друг друга за рулем? Сколько мы должны простоять, задыхаясь в пробках? Сколько еще погибнет граждан в ДТП по вине тех, кто едет по встречной и не уважает других участников движения.

Максим, целиком разделяю ваше мнение! Наши постоянные призывы «Начни с себя!» как раз и адресованы конкретному индивиду за рулем, а не транспортному потоку в целом. Не уважаю людей, которые позволяют себе ездить непристегнутыми и уж тем более – ломиться вперед, оттесняя других. Многие пробки, действительно, порождены именно водительским бескультурьем.

Но есть и другая сторона медали. Мегаполисы уже не в состоянии переварить всю массу автомобилей, желающих попасть «внутрь» – убежден, что поездки на частных автомобилях по столичным центрам в ближайшее время просто прекратят волевым решением «сверху». Насколько цивилизованным и безболезненным будет этот процесс? Хочется верить в лучшее.



№ 93

Получен 12:58

Автор: **Евгений**

Вот вы «Форсан» рекламируете вовсю – я и повелся, купил. Обработал и стал ждать эффекта. Толку – ноль, только давление масла упало, и дым из трубы пошел, хотя раньше его не было. Сунул к продавцу – отправили подальше. За рекламу вы не отвечаете, но честный материал-то написать на эту тему можно?

Наше отношение к различного рода присадкам мы неоднократно высказывали в своих экспертизах – не оставим этот вопрос и в дальнейшем. Кстати, в одном из первых номеров 2008 года мы как раз планируем дать аналитическую статью на эту тему.



№ 102

Получен 13:27

Автор: **Алексей Бевзюк**

Почему на страницах журнала так много рекламы табака и алкоголя? Ведь пьянство за рулем – это преступление! А журнал читают не только взрослые, но и 10-летние мальчишки. Или, может быть, вы приветствуете употребление спиртных напитков перед выездом на дорогу?

Алексей! А где, скажите, вы видели в рекламе табака и алкоголя призыв к пьянству за рулем? Как только что-то подобное там появится, такая реклама будет запрещена. И не только в журнале «За рулем». Пока что такая реклама соответствует Российскому законодательству и не допускать ее на страницы журнала не имею права. А как я отношусь к употреблению спиртных напитков за рулем, вы, надеюсь, и сами знаете!



№ 135

Получен 15:06

Автор: **Сергей**

По-моему, пора вернуться к теме целесообразности увеличения штрафов. Конечно, после драки кулаками не машут, но мне вспоминаются дискуссии и на форумах, и в самом журнале на эту тему. ЗР с пеной у рта отстаивал правильность увеличения штрафов. Интересно, а есть ли у вас нынешняя статистика по ДТП? Штрафы увеличились, а что с количеством ДТП? Хамства на дороге меньше не стало – это очевидно. Нервотрепки добавилось. Расценки на индულгенцию у гаишников выросли резко. К примеру, у нас в Питере один месяц лишения – тысяча в лапу. И если раньше выезд на встречу стоил от 2-х до 4-х, то сейчас – от 18! Неужели за это ратовал журнал?

Отсутствие культуры вождения – вот главная причина всех нарушений ПДД в стране. Журнал выступал и выступает за неотвратимость наказания, а не за простое механическое увеличение штрафа лишь для водителей. Нельзя проехать, потому что висит знак «Движение запрещено», а вовсе не потому, что за это возьмут огромный штраф. А статистики на сей счет пока нет.

В рамках «Первой среды» 3 октября читатели получили ответы на 188 вопросов. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, на сайте www.zr.ru зарегистрированы 476 523 посетителя.

На какой свет ехать?

Лондон, 10 декабря 1868 года. Сквозь туман, укутавший здание британского парламента, загадочно пробиваются непонятные огоньки – то красный, то зеленый. Нигде в мире такого нет, как нет и автомобилей. Мысленный пробег по истории светофора совершают Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Кому полтора века назад понадобился первый уличный светофор? На этот вопрос не ответили бы ни Холмс, ни Ватсон: мир услышит о них только через 13 лет. Неужели англичане уже тогда начали страдать от дорожных пробок? Скорее всего, позаботились о себе местные депутаты – выходишь с важного заседания, а полицейский услужливо переключает тебе газовый фонарь «на зеленый», не обращая внимания на кабменов, матерящихся на языке Шекспира.

Идея заимствована из мира паровозов и рельсов, благо автором изобретения был железнодорожный инженер. К сожалению, техническое воплощение оказалось отвратительным – уже через три недели светофор-семафор взорвался, ранив беднягу полицейского. Однако хоронить идею, по сча-

стью, не стали. Более того, последующие модификации светофора изобретали, как правило, именно полицейские: сначала в Солт-Лейк-Сити, потом в Детройте.

КАК ВЕЛОСИПЕД

Светофор, подобно велосипеду, шагает сквозь века почти в первозданном виде. Лампы меняют на светодиоды, реле – на полупроводники, а суть остается прежней – цветные огоньки разрешают или запрещают движение. Все очевидно и просто, но не совсем.

Представьте, красный свет не всегда запрещает движение! В Америке можно, к примеру, лишь притормозить на красный, чтобы затем повернуть направо, пропустив пешеходов и транспорт сбоку. В Ирландии, Румынии и Испании разрешено поворачивать на красный, если при этом мигает желтая стрел-

ка. Мигающий красный в США, ЮАР и на Тайване предписывает остановиться и затем медленно ехать дальше, если перекресток свободен.

С другими цветами свои заковыки. Скажем, мигающий зеленый у нас (как и в Австрии, Турции, Мексике и Израиле) предваряет скорое включение желтого, а в Китае – сразу красного. Зато в Колумбии и Канаде он всего лишь обозначает светофор, который переключается на красный лишь при нажатии кнопки пешеходом. Мигающий после красного желтый вместо зеленого во Франции и Ирландии разрешает движение с учетом преимущественного права на проезд. А в Англии на мигающий желтый можно трогаться, как только перекресток покинет последний пешеход.

А можно ли ехать на «чистый красный»? Говорят, быва-

ет и такое – в той же Бразилии, где много грабителей на перекрестках. По ночам они особенно активны, а потому останавливаться в это время у светофора желающих нет. В итоге власти закрывают глаза на ночной проезд под красный.

НЕВИДИМАЯ МИГАЛКА

Есть транспорт, чьи неотложные задачи не позволяют ждать переключения светофора на зеленый, к примеру «скорая помощь». Поэтому создание устройства MIRT (Mobile InfraRed Transmitter) было лишь вопросом времени – инфракрасный передатчик устанавливают рядом с мигалкой, а спрятанный в светофорах сенсор по его сигналу обеспечивает спецтранспорту «зеленую волну».

Все хорошо, «за исключением пустяка»: простенький передатчик поставили на кон-



Редкий пример, когда и постовой, и светофор вызывают всеобщую симпатию.



Один из первой тысячи (№ 887) американских светофоров, выпущенных фирмой AGA (American Gas Accumulator), теперь работает экспонатом у коллекционера.



Берлинский светофор образца 1924 года на Потсдамер-плац. Вернее, его точная копия...

«Компьютер» прошлой эпохи: левый тумблер выключал лампы, средний позволял управлять движением вручную, а правый останавливал... время, то есть часы с приводом от электромотора.



вейер местные радиолюбители! Платишь три сотни зеленых и приобретаешь собственную «зеленую волну» – при этом схватить тебя за руку тяжело: снаружи-то ничего не видно! Бизнес объявили вне закона, но лишь подогрели интерес к запретному «прибамбасу».



Передвижной светофор.

А когда каждый включает себе зеленый, откуда вообще взяться красному? И какой толк от самого светофора?

Красивое решение нашлось быстро. Систему чуть-чуть «подкрутили», и светофоры по сигналу передатчика начали дружно переключаться... на красный! Причем по всем на-

правлениям сразу – без дураков! Самоделки мгновенно утратили свою привлекательность, а «скорой» осталось воспользоваться законным правом проезда на запрещающий сигнал. Тяжело, конечно, если все вокруг стоят, но уж лучше так, чем разделять преимущество с толпой самозванцев.



Светофор в центре немецкого Бохума – стрелочный.

НАША СПРАВКА

СВЕТОФОР – ФРАГМЕНТЫ БИОГРАФИИ

10 декабря 1868 г., Лондон – первый уличный светофор.

1910 г., Чикаго – первая автоматическая система, переключающая светофор без участия человека.

1912 г., Солт-Лейк-Сити – придуман первый электрический светофор с красной и зеленой линзами.

1914 г., Кливленд – внедрены первые электрические светофоры. О смене цветов предупреждал зуммер.

1920 г., Детройт – первые трехцветные светофоры на четыре направления.

1922 г., Хьюстон – первая автоматическая система управления светофорными объектами.

15 января 1930 г., Ленинград – на углу Невского и Литейного установлен первый советский светофор.

1952 г., Хельсинки – первые светофоры здесь появились гораздо позже, чем у нас!

1961 г., Восточный Берлин – первый в мире светофор для пешеходов.

НУЖЕН ЛИ ЖЕЛТЫЙ?

Казалось бы, странный вопрос: надо ведь предупреждать нас о грядущей смене красного и зеленого. Для того и придумывали! Тем не менее Израиль всерьез поговаривает об экономии на желтых огоньках – дескать, поставим цифровые табло с отсчетом времени разрешающего сигнала. А россияне хихикают – мол, у нас такие давным-давно используются: и в Казани, и в Волгограде, и в Питере. И, конечно же, в столице. Кстати, первое табло с циферками для пешеходов появилось здесь пару лет назад в районе Дмитровского шоссе и Новослободской улицы.

Кстати, табло обязательно должно быть цифровым. В Мельбурне, к примеру, есть циферблаты с одной стрелкой – она движется по кругу,

В Индии свои понятия об автоматике. Хотя тут и классные программисты, однако передвижной «светофор» выглядит вот так. Вместо полосатой палки – таблички Stop и Go, а сам «процессор» надежно защищен от наезда и поднят на достойную высоту.



показывая водителям, когда переносить ногу слева направо.

ДО ЛАМПОЧЕК!

В Москве до конца 2008 года должна завершиться замена ламповых светофоров светодиодными. А чем плохи лампы?

Недостатков море: потребляют много энергии, часто перегорают, а цветные линзы на солнце порождают так называемый фантом-эффект: вроде что-то горит, а какого цвета – не разобрать. Современные светодиоды служат годами, хорошо различимы в любую погоду, мгновенно переключаются, а светофор останется работоспособным, даже если часть светодиодов выйдет из строя. Да и помирают светодиоды не вдруг, а постепенно – сначала просто меркнут, как бы прося замены. А еще из них можно собирать разноцветные символы – стрелочки, фигурки пешеходов и т.п.

САМЫЕ-САМЫЕ

Корейцы полагают, что самые красивые светофоры в мире

установлены на улицах Пхеньяна. А все потому, что лампочки да транзисторы здесь используют разве что в очень плохую погоду – когда либо очень жарко, либо совсем холодно. В остальное же время движение разруливают симпатичные корейки – работа считается престижной и хорошо оплачивается. На должность эдакого «светофора» проводят жесткий отбор. В Индии также предпочитают «гуманный подход» прихотям электрики и электриков.

Но интереснее всего человеческий фактор проявил себя... в Гамбии. С появлением первого светофора, деньги на который ссудила некая частная фирма, непонятное для африканцев сооружение стало привлекать толпы зевак – как пешеходов, так и моторизованных. Объединил их искренний интерес к чуду техники – похоже, аборигенам никто не объяснил, для чего оно вообще нужно.

В центре Бохума над перекрестком и сегодня висит



В Макао можно встретить и такие стрелки. Направо ехать можно, только осторожно.

странное сооружение с подсвеченными изнутри стрелками. Это тоже светофор: когда стрелка показывает на красный сектор, нужно стоять. Такие светофоры были популярны в течение 40 лет в Голландии, вешали их также в Германии и Австралии. Стрелки были

В Австралии подобные светофоры остались разве что в Мельбурнском музее. Кстати, по наглядности они превосходны – сразу видно, когда зажжется зеленый!



Когда загорается красный, камера снимает нарушителей. Ночью – со вспышкой. В любом случае ждите квитанцию от дорожной полиции.

соединены между собой шестеренками, поэтому ситуация, когда в результате поломки обычного светофора на нем загораются все три огня или, того хуже, зеленый по всем направлениям, здесь исключена. Меняя обороты двигателя, регулировали длительность фаз – правда, только всех вместе. Ин-



Светофор обычный, а вот приемник инфракрасного сигнала замечаешь не сразу. А под мигалкой полицейской машины – передатчик.



Интересно, что автор этого светофора додумался сделать красные сектора чуть длиннее зеленых, так что кратковременно все стрелки запрещали движение – аналог желтого сигнала.

Первый советский светофор замигал в Ленинграде 15 января 1930 года на пересечении Невского и Литейного проспектов. 30 декабря того же года за Питером подтянулась и Москва – светофорный столбик вырос на углу Кузнецкого Моста и Петровки. Третьим «светофорным» городом стал Ростов-на-Дону – там же впоследствии испытали первую в стране «зеленую волну».

А ДАЛЬШЕ?

В столице сегодня примерно 2000 светофорных объектов (на каждом из них от 2 до 16 светофоров). Известно также, что средний человек за всю жизнь проводит две недели в ожидании смены сигнала. Тем временем градоначальники увлеченно рассказывают



Водителям волноваться не о чем: этот светофор только для велосипедистов. В Европе их уважают!

нам о перспективных бессветофорных трассах...

Наверное, это справедливо: светофор потихоньку должен перебраться с магистралей в музеи, диснейленды и частные коллекции. А водители со стажем будут ностальгически вздыхать, находя своеобразную приятность в былых остановках перед цветными огоньками.

Кстати, недавно в голландском Драхтене убрали все светофоры – и ничего: дорожная смертность в городке упала до нуля! Авторы безумной, казалось бы, идеи, с удовольствием отмечают, что в условиях анархии участники движения стали предельно осторожными, а добираться до нужного места со снижением скорости стали быстрее. □

На правах рекламы

Интеллектуальные системы безопасности автотранспорта, недвижимости и жизни.

БЕЗОПАСНОСТЬ как система

127473, Москва, Делегатская улица, д. 5
тел. (495) 987 41 80, факс. (495) 987 41 80

190000, Санкт-Петербург, Конногвардейский бульвар, д. 4
тел. (812) 600 60 30, факс. (812) 600 60 33

группа компаний
www.arkan-group.ru



От Сокольников до Парка – на метро!

Для жителей мегаполисов наступил новый этап жизни с автомобилем – замкнувшиеся транспортные кольца, многочасовые заторы. Свой взгляд на московские пробки излагает Михаил Колодочкин.

Экономия, как известно, – это способ тратить деньги без удовольствия. Взять, к примеру, расход топлива – удовольствие получает лишь тот, кто «помогает» сэкономить другим, продавая омагничиватели, завихрители и синтезаторы катализатора. Но можно сыграть и по-честному: как насчет того, чтобы реально снизить расход топлива в городском режиме – литра эдак на четыре?

Рецепт – чуть ниже.

ИГРА В 15, АРИФМЕТИКА И СТАТУИ ЦЕРЕТЕЛИ

Есть такая детская игра – пятнадцать квадратных фишек елозят по 16 полям в надежде выстроиться в правильном порядке. Сыграем? Да, но чуть позже – сначала немного занимательной арифметики.

Длина МКАД – сто километров с хвостиком. Условно принимая эту границу за окружность, прикидываем охваченную ею

площадь: с округлением – примерно тысяча квадратных километров. Это – с Думой, речкой Яузой и статуями Церетели, вместе взятыми... А теперь – вопрос: на какую часть этой жилплощади претендует АВТОМОБИЛЬ, если на учете в Москве состоит 3,3 млн. машин? Из которых, кстати, 265 тыс. грузовых. А еще, по данным информационных агентств, ежедневно в Москву прибывает чуть ли не полтора миллиона машин – с подмосковными, тульскими, рязанскими, владимирскими, тверскими и прочими номерами...

Сколько автомобилей – от новеньких до прогневших насквозь – может оказаться в Первопрестольной одновременно? Этого, похоже, не знает даже интернет: лично мне представляется реальной цифра 3 млн. Если условно допустить, что все «газели» и «мерседесы» имеют те же габариты, что и скромняга «Логан», то окажется, что один автомобиль занимает при-

мерно 10 м² жилплощади. Это – по минимуму: любая «ракушка» съедает куда больше. А если вдруг владельцу вздумается на нем куда-то поехать, то на дороге требования автомобиля к жилплощади заметно возрастут!

И еще. Уходя на работу, вы вправе рассчитывать на то, что за время отсутствия на вашей койке не поселится некто из соседней губернии. Отъезжая от дома, вы также хотите быть уверены, что в любую секунду сможете вернуться обратно и спокойно припарковаться. Еще желательно стоянка возле работы, дабы не «нарезать» попусту вокруг квартала в поисках свободного асфальта. А к вечеру, вспомнив про пустой холодильник, хорошо бы заглянуть в супермаркет, не бросая машину посередине Садового кольца...

Что-то не так? Слишком много хотим? Простите, но даже жители коммуналки могли плохо-бедно сидеть, лежать и перемещаться в пределах своих комнат. Поэтому расчетные 10 «квадратов» придется увеличить – хотя бы до 50 м² жилплощади. А теперь помножим их на число автомобилей – получаем 150 км². И сравним с площадью Москвы.

Намек понятен?

РАЗОБЛАЧИМ АВТОРА!

Хотите найти ошибку в расчетах? И я хотел бы – только есть ли она? Можно, конечно, провести не одно ток-шоу, обсуждая реальное число автомобилей в столице – а тем временем оно продолжает расти. Примерно на 12% в год.

Ладно – готов сыграть в поддавки с теми, кто в упор не видит ни миллионов автомобилей, ни проблем. Предположим, половина (!) из упомянутых машин Москву никогда не посещала и хранится где-то на вечном приколе: за городом, под землей, под водой – не знаю. При этом 150 км² превратятся «всего лишь» в 75 – уже легче. Но тогда самое время учесть, что МКАД охватывает весь город, а не только улицы





Именно на таком транспорте, а вовсе не на «бентли» и «роллсах» удобнее всего ездить по Лондону.

с переулочками! А без рек и парков площадь дорожного покрытия столицы составляет менее 90 км². Ведь плотность улично-дорожной сети Москвы вдвое ниже, чем в Лондоне, Нью-Йорке или Токио, где дороги занимают около 20% площади города.

Еще вопросы есть? Или опять цифры неправильные? Кстати – они вполне оптимистичные! А вот профессиональные транспортники считают, что реальный предел для Москвы – 350 тысяч машин! При этом город переходит в состояние неустойчивого равновесия и мгновенно «встает» из-за любой ерунды типа проколтого колеса в Лефортовском тоннеле.

МОСКВА В ЦИФРАХ

ДЛИНА НЕКОТОРЫХ СТОЛИЧНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ:

МКАД	109 км
Садовое кольцо	16 км
Бульварное кольцо (точнее, полукольцо)	9 км
3-е транспортное кольцо	35 км
4-е (строящееся) транспортное кольцо	74 км
Суммарная длина московских улиц	4800 км
Примерная ширина улиц старой застройки	18–22 м
Максимальная ширина улицы (Ленинский проспект)	120 м
Число автомобилей, зарегистрированных в Москве	3 300 000
и Подмоскowie	+ 1 500 000

Конечно, если все же поиграть «в 15», то несложно продлить агонию еще на пару лет. Правила игры такие: вы прибываете на работу, коллега тут же уезжает в супермаркет, где для него немедленно освобождает место ваш сосед по двору, спешащий припарковаться у дома вместо вас! Собственно, именно в такую игру уже превратились ежедневные поездки по Москве. Интересная игра? Вот и мне кажется, не очень.

А тем, кто все равно не согласен, предлагаю дать собственное толкование цифр, приведенных ниже.

ЧТОБ ЗАПЯЧЬ ТЕБЯ

– Ерунда! – отмахнется от этих циферок Знаток. – В европах и америках машин побольше – и ничего: ездят!

Да, ездят. Например, по центру Лондона – на дабл-декере: очень удобно и недорого. У них есть и другие заграничные извращения: от такси до велосипеда. Не доходит до англосаксов, что в Третьяковский проезд за тряпками так не поедешь – позору не оберешься. И вообще, европейцы – странные, им наши языческие причуды непонятны. Они почему-то не пытаются облегчить жизнь городского автомобилиста-частника! Усложнить ее, сделать экономически абсурдной, заведомо неудобной – вот их цель! Потому что владеют арифметикой не хуже нашего и давно все поняли.

На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner



ЗВЁЗДЫ НА РЫНКЕ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Banner издавна является бесспорным гарантом для инновативных успешных продуктов. Мы представляем звёздные продукты, которые держат рынок под напряжением.



POWER BULL – ТАК ВЫГЛЯДИТ ПОБЕДИТЕЛЬ.

- Абсолютный победитель теста 11/2004.
- С полностью кальциевой технологией для современных автомобилей, начиная с 1997 года выпуска.
- Рекордные сроки долговечности.
- Минимально низкий показатель саморазряда и потери воды.

НАСТОЯЩАЯ ЗВЕЗДА БЕЗ ИЗЪЯНОВ!



RUNNING BULL – МОЩНЫЙ КАК СТОДО БУЙВОЛОВ.

- Пакет мощности для требовательных пользователей
- оптимален для сельскохозяйственной и лесной техники, строительных машин, автобусов и спецтранспорта.
- полностью герметичное закрытие для независимого монтажа и установки.
- защита от вытекания электролита, высокая циклическая устойчивость, устойчивость к вибрации, абсолютно необслуживаемая.



UNI BULL – ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО.

- новый масштаб надёжности с помощью запатентованной системы защиты от вытекания электролита ASSURETE.
 - оптимальная устойчивость от отсутствия опасности взрыва при использовании вне помещений.
- ТО ЧТО НАДЕЖНО, ТО НАДЕЖНО.**

ООО «Баннер баттерии» — представительство для иттовом клиенте
123290, Москва, Почтовый пр-д, д. 8
+ (495) 258-85 31 ф. (495) 545-08 67

office.ru@bannerbatteries.com



THE POWER COMPANY



Вообще-то, перед нами – тротуар. Но мы же сказали, что асфальт кончился: пешеходы явно мешают автомобилям.

А вот мы пока не поняли ничего. Наверное, слишком уж стосковались в прошлом веке по всему личному и частному! Но сами того не желая, первыми достигли той же цели, превратив поездки по Москве в бред, абсурд и кошмар. Ежедневная пробка на 5–6 часов – это не жуткий сон, а последствия идиотской игры «в 15» на столичных просторах, навязанной нам московскими «крупье». Которые, впрочем, до сих пор уверены в том, что владеют ситуацией. Вот, мол, построим еще одну развязку, введем одностороннее движение, заправим Новый Арбат под землю.

Увы – арифметика сильнее. И она говорит, что это уже не поможет!

СТАНЬ, МАРУСЬКА, В СТОРОНЕ

Когда-то большие руководители обещали превратить Москву в образцовый коммунистический город. Идея, в общем-то, понятная: денег на всеобщее благоденствие явно не хватало, а на эдакий локальный коммунизм попытались наскрести. Точно так же сегодня освобождают московские улицы от пробок: решить задачу в целом – не по силам, но провезти одного высокопоставленного божка с кортежем и светомышкой – запросто.

В этом и состоит принципиальное различие между нами и теми же англосаксами. Мы сделали невозможным ЛЮБОЕ пе-

ремещение по городу, поскольку все наши такси-троллейбусы-трамваи торчат в тех же пробках, что и «жигули» с «ягуарами»! А островитяне чуть ли не силой (точнее, силой денег) пересаживают своих лордов и пэров в автобусы, на метро и прочий общественный транспорт. Те особо и не брыкаются, потому что прекрасно понимают: это – УДОБНЕЕ!

К вопросу о пэрах и лордах! Исследования компании «Хонда» показали, что родители возят в школу только по одному ребенку, в результате чего по Альбиону разъезжает 5 млн. пустых сидений! Если каждый посадит к себе хотя бы одного ребенка соседа, то число машин в часы пик сократится на 500 000!



И, кстати говоря, гораздо выгоднее! По крайней мере – у них, за бугром.

НАХОДИТЬ ПЛЮСЫ В МИНУСАХ

Знаменитый житейский психолог Дейл Карнеги призывал находить положительные моменты даже в самых безрадостных ситуациях. Что ж, попробуем.

Транспортный коллапс, охвативший столицу, имеет и достоинства: поясняю на собственном примере. Средний расход бензина у моего автомобиля (170 л.с., автомат, кондиционер и все такое) составляет теперь всего 7,5 л/100 км! Завидно? Так исключите из программы ежедневные поездки на службу и обратно – аппетит вашей машины также гарантированно сократится на несколько литров! Такой вот рецепт экономии топлива.

К сожалению, мне пришлось им воспользоваться, потому что город не оставил выбора. Многие москвичи и петербуржцы уже поступили так же. Зачем тогда вообще машина? А для всего остального – для выходных, для загородных поездок, для путешествий! Да, вождение доставляет огромное удовольствие, но – увы: для жителей мегаполисов наступил новый этап жизни с автомобилем и с чем-то приходится прощаться. В любом случае, дурацкая игра «в 15», извините, не по мне.

Идет к тому, что столичный автомобиль и его владелец будут видеть друг друга довольно редко. Впрочем, говорят, даже при заключении брака можно заранее оговорить раздельное проживание супругов... Что ж, во всем есть свои плюсы! □

Чаще мойте уши!

Исчерпывающий ответ на задачу 56 позволит Вячеславу Потупову из Брянска получить от редакции премию 6000 рублей, а от ОАО «Концерн «Моринформсистема-АГАТ» электрический компрессор.

Помните условие задачи? Коротко: Сева, владелец старой «копейки», ухнул в дорожную выбоину, услышал треск под капотом, обнаружил вентилятор с обрубками лопастей. Почему же они сломались?

Первыми, как водится, посыпались простейшие версии: у одного лопасти слесило слетевшим с места аккумулятором, у другого радиатором, у третьего намотался провисший провод и так далее. Таких ответов много, они поучительные, но... не самые глубокие. Кончатся обычно советами, как доехать до стоянки без вентилятора. Эх, если бы в ис-

тории с Севой все было так просто!

Мы рассмотрим одну из наиболее скверных ситуаций, которая возможна на старой машине. Она разрешается дорогим кузовным ремонтом, а сломанные обо что-то лопасти – всего лишь знак беды. Доехать и без них можно, если следить за температурой двигателя, – было бы на чем ехать!

Как и победитель этого тура конкурса, Сева наверняка заметил, что после удара двигатель наклонился вправо. Дело в том, что оба вертикальных болта крепления поперечины к правому лонжерону вырвало из

ржавого металла, а горизонтальный, который держит поперечину поперечины, не спас: на таких машинах проушины часто рассечены усталостными трещинами, но под наслоениями грязи их не замечают.

Авторы ряда писем напоминают, что чаще страдает именно правый лонжерон – ему достается больше и ударов, и коррозии. Советуют следить за поперечиной. Трещины на «ушах» показывают, что она, а с ней и ось нижнего рычага подвески уже начали опускаться, нарушая геометрию машины. Если же болты вырвало, ехать нельзя: это прямой риск более тяжелой аварии.

Опытный водитель чувствует такую поломку даже на машине с электровентилятором: машину тянет в сторону, она неадекватно реагирует на попытки маневрировать, шина в повороте визжит и т.д. Но то опытный, а есть всякие. Совет – как в детской сказочке: «чаще мойте уши!»

Что же делать при такой поломке? Так или иначе, придется звать на помощь кузовщика и прибегнуть к сварке.

Ну а как проехать хотя бы десяток километров к месту ремонта? Эвакуатор хорош, когда он под рукой. Если его нет, нужно так поднять поперечину, что-



бы ось нижнего рычага вернулась на штатное место. Понадобятся несколько коротких (0,5–1 м) досок, стальная вязальная проволока (диаметром 1–2 мм), домкрат, ключи, пассатижи.

Машины поднимем на достаточно прочную опору из досок, чтобы работа в арке снятого колеса была безопасной. Поперечина должна лечь на эту опору – нагрузка от машины вернет ее на место. Затем отвернем на 3–4 оборота гайки обеих осей, чтобы в этих местах обвязать проволокой и крепко стянуть нижнюю с верхней. Сколько витков потребуется, зависит от проволоки. Лучше та, что потоньше; мотаем ее с изрядным усилием, чтобы действовал «закон удава»: больше витков, тесней объятия. Конечно, незатянутые сайлент-блоки рычагов – не лучшее решение, но потихоньку ехать к месту ремонта можно, подвеска не рухнет.

Не желая обидеть владельцев старых авто, напомним: хотя все эти раритеты достойны уважения, все же нет в подлунном мире вечных автомобилей. Видавшую виды машину мало эксплуатировать – надо сознательно поддерживать в рабочем состоянии, иначе произойдет то, что описано в условии.

Поздравляем Вячеслава Потупова с победой!

На правах рекламы



Рисунок
Сергея Савилова

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ

ПОМОГАЕТ:

- вернуть способность к появлению эрекции в «нужное» время
- стимулировать половую активность

Может использоваться лицами, страдающими
сердечно-сосудистыми расстройствами

ИМПАЗА – УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Информация по телефону: (495) 681 93 00 www.impaza.ru

Рег. ул. № 000374/01 ФНС РСР
Амурская № 99.04.000287 от 28.03.2007



Проконсультируйтесь со специалистом, уточните возможные противопоказания

А. КНЯЗЕВ,

ПГТ Стрижи Кировской обл.

Доставать запчасти на старые иномарки дело непростое. Когда на «Мерседесе-Вито» перестал работать электронный спидометр из-за отказа датчика, последний я заменил датчиком положения коленвала ВАЗ-2110, доработав его крепления. Спидометр работает отлично.

От отдела эксплуатации ЗР.

Результат вполне ожидаемый: ведь оба датчика индуктивные и за один оборот выдают один импульс.

К. КОСТОЧКО,

Омск

В тех случаях, когда нужен отвес (при ремонте автомобиля, регулировках подвески и т.д.), его легко изготовить, подвесив на нить за боковой электрод обычную свечу. Перемещая нить по электроду, несложно добиться вертикального положения свечи.



Ю. БУДНИКОВ,

С.-Петербург

Если на «Газели» с трехместной кабиной заменить верхние болты крепления спинки «барашками», она станет откидной и откроет доступ к пространству за сиденьем. Там можно хранить инструмент, небольшие емкости с маслом и т.п.

Н. СТАРОСТИН,

Удельная Московской обл.

В гараже скапливается немало старых вещей, которые можно разумно использовать. Так, в пустую катушку от сварочной проволоки «Кемпи» я встроил электророзетку. Получился отличный переносной удлинитель.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



В этом номере мы высоко оценили оригинальный совет Вячеслава Сиволобова из Орла. Владельцы некоторых автомобилей могут воспользоваться его опытом защиты машины от угона, когда она припаркована на неохраняемой стоянке на долгое время. Принцип прост: элементарная, на-

дежная «механика» не позволяет пустить двигатель, причем угонщик, даже обнаружив секретное устройство, сталкивается с серьезными проблемами при попытке его демонтировать.

Автор лучшего совета получает от редакции премию 5000 рублей.

Мое противоугонное устройство защищает ВАЗ-2110 с 16-клапанным мотором 1,6 л. Здесь его применение особенно оправдано. В основе конструкции – «фальшивая» свеча с приваренным к ней снизу стержнем диаметром 8 мм, упирающимся в опущенный поршень. Действую на стоянке так: вывернув любую свечу, вставляю в отверстие фальшивую и, включив пятую передачу, слегка откатываю автомобиль, чтобы поршень опустился вниз – это видно по приспособлению. Остается вернуть его до конца

в резьбовое отверстие, поставить на место катушку зажигания и пластмассовую крышку. Все! Двигатель запустить невозможно. Эта процедура отнимает минуты две-три, зато защита надежная – если угонщик и обнаружит мою «секретку», то столкнется с новой проблемой: как ее вывернуть? Устройство расположено глубоко в колодце головки блока, шестигранник свечи сточен, а расположенный ниже цилиндрический поясок опилен под хитрый ключ, вроде тех, что применяют для «секреток» колес. Подо-

браться чем-либо очень не просто.

Надеюсь, владельцы других автомобилей с четырехклапанными камерами сгорания оценят этот совет.

От отдела эксплуатации ЗР.

Подобным способом можно защитить только такие двигатели, у которых свеча и цилиндр соосны или их оси хотя бы близки к параллельным. В противном случае, как, например, на многих моторах с двумя клапанами на цилиндр, применение подобного устройства грозит повреждением деталей двигателя.

В. КАРПЕНКО,

Ахтубинск

В жаркую погоду штатной системе охлаждения приходится трудно. Я оснастил машину аварийной системой: перед радиатором поставил рампу под шесть форсунок от омывателя ветрового стекла, соединил их при помощи «тройников». В моторном отсеке разместил дополнительный бачок омывателя с насосом. В тяжелых дорож-

ных условиях кратковременно включаю такое дополнительное водяное охлаждение радиатора. Помогает!

От отдела эксплуатации ЗР.

Очевидно, эффективность такой установки обусловлена расходом воды. Но если поставить бачок побольше, то, вероятно, можно добиться серьезного эффекта.

С. ЯКОВЛЕВ,

Магадан

Задняя штора тента УАЗа крепится при помощи мягких язычков, что очень непрактично. Вместо этих язычков вставляю в скобки своеобразную рейку – верхнюю крышку от короба для электропроводки в зданиях. Исключительно удобная вещь! Теперь операция со шторой отнимает лишь несколько секунд.

П. АРБУЗОВ, 11 лет

Можайск

Мне понадобилось укоротить на точильном станке велосипедные спицы. Папа разрешил, но с условием, что я буду работать в очках. Тогда я вырезал очки под свой размер из прозрачной пластиковой бутылки и подобрал резинку. Получилось отлично. Очки небьющиеся, не искажают картинку и к тому же почти бесплатные!

Г. ПЕТРОВ,

Тайшет

Сальниковая набивка поддона двигателей УАЗ порой плохо удерживает масло. Одна из причин в том, что при установке поддона на место сальник раздается в ширину и перекрывает дренажное отверстие для слива масла в поддон. Прежде чем уложить набивку, я кладу в паз напротив отверстия пластинку из оцинкованной жести. Если сам поддон не деформирован, то утечки масла через сальник нет.



На этот раз в юбилейной рубрике мы обратимся к акциям «За рулем» на ниве безопасности дорожного движения. Пусть не покажется странным, что эта тема была заявлена с первых номеров журнала, когда даже в Москве основной городского транспорта служила «русская телега», а количество автомобилей в стране едва достигало 19 тысяч, включая «барахло на колесах». Основатели ЗР считали это важным для закладки фундамента автомобилизма и со страниц журнала ратовали за безопасный автомобиль, за организацию движения по западным образцам.

40 50 60 70 **80** 90 100 120

З А Р У Л Е М

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — новый раздел в наших журналах. Он будет целиком посвящен вопросам безопасности движения, в которые ежедневно включаются профессионалы и мотоспортсмены, преподаватели и инструкторы, курьеры автошкол и автолюбители.

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — познакомит вас с новыми методами организации движения в наших улицах и дорогах, поможет водителям и пешеходам избежать нарушений правил, ответит на возникающие у читателей вопросы.

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — разберет с вами трудный случай из практики, заставит положить голову над сложнейшей дорожной задачей, одной из тех, что нередко ставят перед автострелком за рулем; предложит веселую шутку, юмористическую ситуацию.

В отборе материалов «Зеленой волны» принимают участие члены общественного совета редакции по безопасности движения, в который входят работники ГАИ, водители общественного транспорта, преподаватели и другие специалисты автобизнеса.

Идем от вас, дорогие читатели, новых тем, интересных предложений.

О КНИГЕ, КОТОРОЙ НЕТ

Нужен учебник по правилам движения транспорта

то ответами бы на продолжение научной конструкции автомобиля, но, сдается, по поводу реального проспекта! Невозможно! А вот с таким предметом, как «Правила движения транспорта», дело обстоит приблизительно таким образом. Конструкторы, проектируя транспортные средства, руководствуются не столько требованиями, содержащимися в «Правилах», сколько в технических условиях, обслуживающих автомобиль. По правилам движения, уже, кроме точнейшей кинематики самого транспортного средства, приходится учитывать еще много чего. Но ведь Правила рассматривают только наиболее общие и типичные дорожные ситуации, а многие вопросы безопасности движения могут и должны рассматриваться лишь в специальном учебнике. Учебнике, который, к сожалению, в настоящее время отсутствует.

тогдашние еще не чит.

Вопрос о том, почему по этому предмету за последние годы так сильно возросла нагрузка, по-прежнему остается открытым. И здесь, видимо, связываются два суждения — о издательской практике параллелизма и дублирования. Но самая большая беда в том, что ни одна из этих книг не является ни же ни тем, ни другим учебником. Разнобой в толковании многих вопросов, отсутствие единой терминологии, противуположные взгляды, фактические ошибки и недочеты методического характера не только затрудняют усвоение материала, но и порождают недоверие у учащихся.

Поэтому многие учителя предпочитают готовиться к уроку по первоисточникам, рассматривая важные вопросы, которые требуют не столько знания, сколько глубокого осмысления установленных требований.

ваний. А если водитель не понимает, чем вызваны те или иные положения Правил, он начинает казаться ему придуманными для клевреждения, и это рано или поздно приводит его к дорожно-транспортному происшествию.

О смысловых различениях пособий, еще находящихся на вооружении автомобильных школ и курсов, в определенных основных понятиях и законов организации движения уже писалось не раз, и нам кажется, не имеет смысла приводить здесь новые примеры. Хочется остановиться на другом. Авторы многих пособий не в ладах и с логикой.

Известно, что от методического построения учебной книги в значительной мере зависит восприятие текста и его запоминание. Расположение глав учебника по правилам движения должно определять действующей программой подготовки педагогов, всякий иной порядок, как показывает практика, только затруднит работу с книгой, поэтому в изложении материала надо более или менее точно следовать за учебной программой.

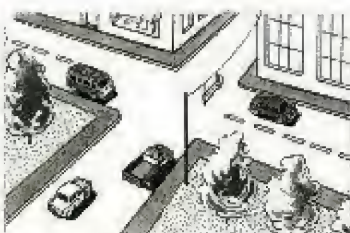
Мы на каждом удачном, например, комплексный метод Г. Сокольева и Д. Иванова в книге «Движение автотранспорта в СССР» (М., Воениздат, 1961). О какой внутренней целостности и завершенности, тем более о всей сумме знаний, может идти речь, когда многие тематические программы развиты на нескольких частях и находятся в разных главах.

(Окончание см. на 18—19 стр.).



В каком случае при перестроении на перекрестке улицы или дороги водитель, находящийся справа, не пользуется преимущественным правом проезда?

2.
В НАКОН ОБСТАНОВКИ
ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ
ПРОЕЗЖАЮЩЕГО ПЕРЕ
КРЕСТОК В ПРЯМОМ НА
ПРАВЛЕНИИ, ОБЯЗАН
ПРОПУСТИТЬ АВТОМО
БИЛЬ, ПОВОРАЧИВАЮ
ЩИЙ НАЛЕВО!



3. ИДНОЙ ИЗ АВТО
ДЕР, ПОКАЗАННЫ
РИСУНКЕ, ИМЕЕТ
ВО ВЫЕХАТЬ НА
КРЕСТОМ ПЕРВЫМ

Ответы на задачи,
опубликованные в № 5

1. В зоне действия знака 2.18 «Объезд запрещен» и указателя числа рядов движения с надписью «1 ряд», а также на поворотах горных дорог (ст. 102) любые иные маневры транспортного средства являются движением только в крайнем правом ряду.

2. Когда пешеход направляется к стоящему на остановке трамваю или от него, он пользуется преимущественным правом на движение через транспортный развязочный пункт.

4. Правильно развернул тот же водитель фуры «В», Водитель легковой автомобиля «А» нарушил пункт «а» статьи 31, водителя машины «В» — пункты «а» статей 46 и 31, а водителя автомобиля «В» — статью 43. Так как на крайнем правостороннем развязном движении

Гвоздь «Зеленой волны»

Марк Тилевич

По-настоящему тема БД встала во весь рост много позже – в журнале 60–70-х годов (особенно после пуска ВАЗа), когда автомобиль в СССР стал в большей мере доступен, быстро рос парк машин, а вместе с ним и число дорожных происшествий. Срочно требовались меры их «обуздания».

Именно в то время в «За рулем» появилась «Зеленая волна», ставшая одним из самых читаемых и боевых разделов журнала, о чем можно было су-

дить по тысячам писем и откликов, приходивших в редакцию. Влияние журнала, его востребованность в немалой мере определялись настроем «Зеленой волны», инициативой ее ведущих – журналистов Григория Зингера, а позже Виктора Панярского, для которых безопасность движения и все, что с ней связано, стало на то время первейшим в профессиональной жизни. Их по праву считали мэтрами в этой области. Главный автоинспектор страны тех лет – генерал-

лейтенант, доктор юридических наук В. Лукьянов всегда находил время для общения с сотрудниками журнала, обсуждал проблемы, возникавшие в бурном для нашей автомобильной истории времени, искал решения.

На базе редакции начал действовать тогда Пресс-автоклуб Союза журналистов под руководством главного редактора «За рулем» писателя Игоря Адабашева. Клуб объединил журналистов ведущих изданий, для кого автомобиль, безопасность движения были «профильными» в их работе.

Но пора, кажется, перейти к тому, что требует название рубрики. Только с чего начать? С организации движения, ребенка в автомобиле? Или с загрязнения окружающей среды, животных на дороге? Голос журнала звучал первым в освещении многих, порождаемых автомобилизацией проблем, которые затрагивали жизнь и здоровье людей.

Начнем с упоминавшейся нами (ЗР, 2007, № 9) в чем-то сенсационной для начала 60-х статьи, где впервые прозвучало «ремни безопасности» и где популярно рассказывалось об их назначении, устройстве и необходимости всеобщего применения. Следующего обращения к теме пришлось подождать, пока не созрели реальные возможности для внедрения ремней – правовая, как сказали бы теперь, база (узаконенность в ПДД) и производственная – выпуск в промышленных масштабах как для заводских конвейеров, так и для продажи, поскольку Правила требовали установку ремней во всех автомобилях, где предусмотрены места их крепления, включая и ранние выпуски. Но это было еще не все.

В десятках стран к тому времени ремни уже признали эффективным средством защиты при дорожных происшествиях, у нас же не утихали споры. Не чужая ли это мода.

будут ли полезны на наших дорогах, не помешают ли выбраться из машины при аварии и далее в том же духе.

Вниманию всех водителей! – отвечал «За рулем» и предлагал подготовленные «Зеленой волной» совместно с ведущими специалистами десять доводов скептикам и противникам ремней. «Волна» той поры пестрела заголовками: «Ремни спасают жизнь!», «Ставим ремни безопасности», «Учитесь «носить» ремни», «Игра стоит свеч» (естественно, о ремнях), «Ремни безопасности, что они дают». Последний относился к анкете, которую подготовил «За рулем» совместно с ВНИИБД. Она была обращена к тем, кто потерпел аварию и мог не умозрительно, а на собственном опыте оценить ремни. Выяснилось: четверо из каждых пяти водителей, не пользовавшихся ремнями и попавших в аварию, могли отделаться легким испугом, если бы пристегнулись. Это впечатляло.

В защиту нового средства безопасности журнал приводил свидетельства из разных стран: результаты исследований, мнения ведущих гонщиков, конструкторов. В ту пору это все работало, и ремни завоевывали признание. Не наша вина, что сегодня, много лет спустя, после всех социальных катаклизмов в стране, это надежное средство не вошло в быт российских автомобилистов, как принято во всем мире. Судя по всему, это все-таки произойдет и, возможно, довольно скоро. Тогда будет повод вспомнить еще раз, что с подачи «За рулем» ремни безопасности стали фактом нашей автомобильной жизни и даже при всех нерешенных вопросах их обязательного применения спасли тысячи жизней.

С примером того, как «зарулевские» инициативы в наше время достигают цели, можно познакомиться в следующей главе. □

АКТУАЛЬНО

ДНЕМ – С ОГНЕМ!

НАГЛЯДНАЯ АГИТАЦИЯ



ТЕОРЕМА БЕЗОПАСНОСТИ

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ПЕРВОЕ: ИЗ ВАРИАТ В ГРЕКИ

Идею хрупкости «жечь свет» больше двадцати лет: первыми, кто освоил плазму постоянного включения фар, были скандинавские страны. До недавнего времени их поддерживали чаше всего: «жечь фары» обыватель лишь за городом или только в зимнее время. Но, к сожалению, это лишь полумеры...

Европейская статистика и многочисленные исследования убедительно подтверждают: «дневный» свет на автомобилях нужно включать. И вот все страны Европейского союза решили присоединиться к своим северным соседям – с 2003 года включение фары стало столь же обязательным условием движения, как пристегнутый ремешок безопасности!

По данным голландского исследовательского института безопасности дорожного движения (SWOV), европейский автомобилист в среднем раз в шесть лет становится участником ДТП. При этом 50% несчастных случаев со смертельным исходом – следст-

Помогите на фото, как в зеркале – при беглом взгляде заметен лишь автомобиль с включенными фарами.



11/2001
8

вне того, что водители поздно замечают опасность. Особенно коварны пере-краски здесь 80% случаев «невидимости». Чтобы снизить эти страшные показатели, надо, по крайней мере, сделать автомобиль заметнее. Самый простой способ привлечь внимание окружающих – «жечь фары». Простой – в экономическом отношении.

В двадцати странах Северной Америки (НКА) проделан анализ под названием «Включи свет днем». На опасных участках дорог установили информационные щиты, призывающие водителей в светлое время суток включать фары. И хотя призывы носили рекомендательный характер, немалый результат воздал их в ряд законов. Результаты впечатляющие: количество жертв на обозначенных трассах сократилось на четверть!

ВАМ НУЖНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 25% БЕЗОПАСНОСТИ? ВКЛЮЧАЙТЕ СВЕТ ДНЕМ!

Днем – с огнем!

Антон Чуйкин

С 1 января 2006 г. вступили в силу обновленные ПДД. Одно из самых значительных изменений записано в п. 19.5: «в светлое время суток... ближний свет должен быть включен при движении вне населенных пунктов». Вслед за доброй половиной цивилизованного мира Россия зажгла днем фары, чтобы лучше обозначить движущиеся объекты. А инициатором нововведения выступил журнал «За рулем»!

Четырьмя годами ранее журнал открыла статья с предложением ездить днем с огнем (ЗР, 2001, № 11). Мы утверждали и продолжаем утверждать: сделать свой автомобиль более заметным – значит поспособствовать безопасности движения! Журнал привел шесть базовых доказательств – зарубежный и отечественный опыт, случаи из водительской практики, расчеты – и призвал всех водителей включать фары днем.

Откроем секрет: поводом для той статьи стала поездка одного из ее авторов в Фин-

ляндию, где все, ну поголовно все водители зажигают днем свет. Дороги соседней страны похожи на наши во многом, исключая главным образом аварийность... Семья, что называется, упало на благодатную почву.

Через полгода (ЗР, 2002, № 6) мы отчитались полученными откликами – с нами спорили, но большинство корреспондентов поддержали идею. Возражения насчет повышения расхода топлива и перегорающих ламп опровергают расчеты и практика, а самое главное – даже доли процента,

на которые можно снизить аварийность, дорожке капель «лишнего» бензина!

В 2003-м мы спорили уже не с водителями, а с автоинспекцией. В апрельском номере дали подборку писем, в которых читатели жаловались, как их наказывали (или пытались) за включенные днем фары! Это уж ни в какие ворота: в конце концов, зажигать свет – личное дело каждого, но никакого запрета на этот счет ПДД не содержат! Жаль, не все инспекторы (и даже судьи) до нашей публикации это знали...

Лед тронулся в 2004-м. Стало известно, что, готовя очередные поправки к ПДД, Минтранс предложил закрепить в них требование круглосуточно включать ближний свет в зимнее время. Среди доводов были и те, что приводил ЗР... Мы, в свою очередь, провели День вежливости на дорогах: участникам, в числе прочего, предлагалось зажечь фары днем (ЗР, 2004, № 7).

Не только через журнал мы пропагандировали «дневной свет» – ярким примером были изданные «За рулем» в 2002-м Правила дорожного движения, на обложке которых языком плаката предлагалось изменить пункт 19.5.

Собственно, почти таким он и стал через небольшое время, с той лишь поправкой, что ближний свет фар обязали включать только за городом. Мы гордимся этим пунктом – он наш, «зарулевский»! □

«ДНЕВНОЙ СВЕТО» В МИРЕ

Страна	Условия, когда необходимо включать ближний свет
Австрия, Босния, Дания, Исландия, Канада, Латвия, Македония, Норвегия, Румыния, Словения, Финляндия, Хорватия, Черногория, Чехия, Швеция, Эстония	Везде, круглый год
Венгрия, Италия	За городом, круглый год
Литва	Везде, с 1 ноября по 1 марта
Польша	Везде, с 1 октября по 1 марта
Словакия	Везде, с 15 октября по 15 марта
Россия	За городом, круглый год
Израиль	За городом, с 1 ноября по 31 марта
Германия, Лихтенштейн, Франция, Швейцария	рекомендовано

Наша Лена и ее команда

Игорь Моржаретто

Так уж повелось – в журнале «За рулем» работают подолгу. Если ты пересек однажды порог редакции – все, считай, «пропал». На многие годы, а то и на всю жизнь. Правда, априори все вышесказанное относилось к журналистам-мужчинам. А кто еще может со знанием дела писать о жизни машин? Елена Варшавская, видимо, об этом правиле ничего не знала. Она просто открыла однажды дверь редакции – и осталась здесь... навсегда.

В ее жизни было множество школ в разных концах России и даже за рубежом – родители-геологи возили единственную дочь везде, куда забрасывала их судьба. Потом недолгая учеба в геолого-разведочном институте. За два года успела понять, что ее призвание – журналистика, обзавелась семьей и друзьями на всю жизнь (а дружить она умела!). Позже окончила журфак Московского университета, работала в «Московской правде», газете «Труд».

Требовалось разобраться самой, а главное – донести до читателей смысл гигантских подвижек в экономике, лишь обозначенных словом «реформы».

В 1996-м Лену пригласили в «За рулем», и вскоре она стала заведующей отделом и членом редколлегии самого мужского журнала страны...

Наверное, если поднять личное дело, которое хранится в архиве, можно узнать о ней много самых разных фактов. Но ведь не это главное!

Главное – какой она была: неиссякаемый фонтан новых идей, многие из которых питают журнал и сегодня. Круг интересов Лены многообразен, как сама жизнь: она устраивала сбор читательских подписей под обращением в Госу-



дарственную думу, организовывала сложный автопробег – от южной границы Урала до Полярного круга (не правда ли, чисто женское дело!). Лене хватало сил бороться с привилегиями чиновников и отстаивать права рядового потребителя. Ее обаяние помогало разговаривать собеседников, кажется, любого ранга и темперамента: стоит вспомнить хотя бы интервью с первым гендиректором ВАЗа В. Поляковым, человеком непубличным и крайне требовательным.

Вникая в проблемы российского и мирового автопрома,

наша коллега не отгораживалась от чисто человеческих, житейских забот. Многие читатели помнят, как Лена добилась покупки автобуса для семьи, где воспитывалось 13 своих и приемных детей. И вообще, все, за что бралась, она обязательно доводила до конца. Как у нее это получалось – до сих пор не могу понять. Может быть, потому, что умела сплотить вокруг себя единомышленников, которые тут же включались в работу. Собственно, ведь именно Варшавская придумала «команду «За рулем» – это когда мы, журналисты, что-то делаем вместе

с вами, читателями. И у нас все получается!

А еще она была молодой, веселой и очень красивой, планировала сделать так много... И сделала бы обязательно, потому что была настоящим профессионалом, до конца отдававшим себя тому, что задумано. Планы внезапно нарушила неизлечимая болезнь – но она продолжала собирать материалы, писать... Последние две статьи вышли в свет уже тогда, когда Лены с нами не было.

Почти пять лет прошло с тех пор, но в «За рулем» ее помнят все, помнят друзья журнала и читатели. А в редакции продолжают работать несколько человек, которых привела сюда она. И навсегда заразила командным духом «За рулем». Один из них – я. Каждый раз, отправляясь в очередной автопробег – во Владивосток, Магадан или еще дальше – непременно вспоминаю Лену. И мысленно посвящаю экспедицию ей.

...Сразу несколькими поисковым системам в российском интернете я задал сочетание «Елена Варшавская». Естественно, они тут же указали на многочисленные статьи нашей Лены. Да, на нее по-прежнему ссылаются – и управленцы, и авторы научных работ, монографий, диссертаций... Интересно, что в российскую Паутину попало еще несколько женщин с такими же точно именем и фамилией. Одна из них – художественный руководитель и дирижер Камерного хора «Лад» знаменитой «Гнесинки», другая – бывший ведущий научный сотрудник Эрмитажа, а ныне американский профессор. Была еще одна Елена Варшавская – 19-летняя старшина медицинской службы, фельдшер 40 гвардейского минометного полка; она погибла от пули снайпера, когда пыталась вытащить раненого с поля боя. Что ж, и в интернете у нашей Лены – достойная «команда»...

По быстрому льду

Полным ходом идет подготовка «Гонки звезд «За рулем»-2008». Между тем на носу юбилей: первая гонка прошла в 1978-м! Ход событий 30-летней давности восстановил Сергей Канунников. Фото: Владимир Князев, Игорь Бахтин.



Иногда кажется, что несущиеся по ледовому кольцу «москвичи» и «жигули» завораживали скоростью и ревом форсированных моторов только что, ну... почти вчера. А ведь многих сегодняшних поклонников гонок, да и чемпионов, еще на свете-то не было!

Им, верно, трудно представить, на каком подъеме находился отечественный автоспорт в 1970-х, при том, что телевидение его не жаловало (кстати, более-менее подробно освещали лишь «Гонку звезд»), а иномарок в стране почти не было... Зато с начала 1970-х наши спортсмены очень неплохо выступали в Кубке дружбы (чемпионат социалистических стран, проводимый в нескольких автомобильных и мотоциклетных дисциплинах), да и в ралли, престижных даже в большом мире, – «Лондон – Мехико», «Тур Европы», «Акрополис» – выглядели неплохо. В 1970-х обочины раллийных трасс и трибуны ипподромов не пустовали, а тысячи мальчишек бредили гонками.

Вот на этой волне руководство «За рулем», а точнее, зам. главного редактора Марк Григорьевич Тилевич и задумал зимнюю гонку (по сути, национальный вид спорта), которая собрала бы самых известных пилотов страны из разных (!) дисциплин, позволила определить лучших в очном абсолютном зачете. Зимний ипподром – компактно, зрелищно. В те годы практически все раллисты и кольцевики чрезвычайно охотно выезжали на такие соревнования.

Молодым трудно представить, сколь странные шаги порой приходилось предпринимать «зарулевцам», чтобы пробить соревнование. Командирам ДОСААФ – почти сплошь генералам, без благоволения

Самые мощные, подготовленные на заводах моторы спортивных «москвичей» и «жигулей» развивали до 145 л.с.

которых соревнования такого масштаба не организовать, – оказывали услуги, пристраивая машины их детей на станции обслуживания. Достать шины для призов тоже не просто. Даже масштабные модели советских автомобилей для подарков призерам покупали в «Детском мире» (да, да, такие призы!) по знакомству. Но все это не зря!

Гонщики (уже маститые – победители и призеры чемпионатов СССР, а также молодые, но перспективные) восприняли персональные приглашения от «За рулем» с гордостью. По свидетельству участников «Гонки звезд», выступление в ней считалось не менее, а для кого-то и более почетным, нежели в чемпионатах страны. Руководители автозаводов и организаций, где были сильные гонщики, тоже восприняли мероприятие благосклонно.

И вот зимой 1978-го на московском ипподроме собрался весь цвет советского автоспорта. Старт приурочили к 80-летию первой в России «гонки моторов» и... 60-летию соревнований Всевобуча. Что это за соревнования, полагаю, и тогда для большинства было загадкой. Но так уж принято: привязаться к какой-нибудь «славной дате».

До старта перед трибунами в открытых машинах проехали ветераны автоспорта, участники марафонов «Лондон–Сидней» и «Лондон–Мехико». Кстати, необычное открытие гонки позднее стало традицией. Зрители, не побоявшиеся морозов, видели, например, парады конников или автомобилей из музея АЗЛК, гонки на снегоходах... А что касается ветеранов – не все к тому времени повесили шлем на гвоздь. На старт вышел гонщик АЗЛК Иван Астафьев, которому исполнилось уже... 53. И статистом он быть не собирался!

Битва на простеньких по современным меркам «москвичах» и «жигулях» развернулась совсем не шуточная.

В 1978-м победителя гонки Анатолия Козырчикова от Владимира Гольцова, занявшего второе место, отделяли всего два очка, а от ставшего третьим Николая Больших – пять. Все трое выступали на «москвичах», Гольцов – на ижевском. Там к гонкам относились особенно серьезно: поддерживали спортсменов, тщательно работали над машинами. Любители автоспорта наверняка помнят «ИЖ-Ралли» – мелкосерийный спортивный автомобиль на основе 412-го. Вообще-то спортивные, даже «чисто» ипподромные машины (а здесь даже раллисты, как правило, стартовали на специально подготовленных для таких гонок автомобилях) тогда были гораздо ближе к серийным, чем нынешние. Тем не менее помимо каркаса безопасности и облегченного кузова ставили двигатели мощностью до 130 л.с., самоблокирующиеся дифференциалы, коробки передач с измененными передаточными числами. Разумеется, все это в рамках действовавших тогда технических требований. Как могли, подбирали шины, ведь по снежному ипподрому ездили в те годы без шипов!

Конечно, у каждой команды, у каждого спортсмена водились маленькие секреты. В том числе, видимо, и они помогли в 1979-м ижевским гонщикам Владимиру Гольцову и Александру Грайфу занять первые два места. А каково пришлось Анатолию Козырчикову? Мотор его «Москвича-2140» отказал за 150 м до финиша – пришлось довольствоваться третьим местом.

В 1980-м гонку впервые выиграл спортсмен ВАЗа: Валерий Сажин выступал на «Жигулях» с кузовом от модели 21011 и форсированным мотором 1,6 л. Именно на таких чаще всего ездили спортсмены – богатая отделка им, разумеется, ни к чему. Третьим тоже был тольяттинец Васильев, а



Трибуны столичного ипподрома, как всегда, переполнены. До старта – секунды. Состав подбирался такой, что не менее половины участников могли претендовать на победу.



В 1986 году «Гонку звезд», проходившую в Раменском, выиграл Виктор Козанков. Пока на «Жигулях», но эра переднего привода уже началась.



Езда по льду на заднеприводных автомобилях – занятие, да и зрелище, не менее увлекательное, чем современные гонки.



В 1981-м только Константин Антропов (№ 10) выступал на ИЖ-2125 «Комби». Ижевский гонщик замешкался на старте одного из заездов, но в итоге стал вторым.

на второе место, отстав от Сажина всего на одно (!) очко, вышел Гольцов.

А еще в 1980-м трибуны вновь рукоплескали Ивану Астафьеву, которому исполнилось уже 55! Выступил он, правда, неудачно, но уважения к ветерану это не убавило. Тем более что в ту же зиму участник ралли-марафона «Лондон – Мехико» стал... бронзовым призером чемпионата страны! Кстати, и на следующий год Астафьев был на звездной гонке не последним.

1981-й принес триумф Ижевскому заводу: первый – Александр Грайф на 412-м, второй – Константин Антропов на ИЖ-2125 «Комби». Третьим стал Павел Михейкин с АЗЛК, стартовавший на «Москвиче-2140». Кстати, еще одна особенность «Гонки звезд» тех лет: редакция приглашала не только признанных мастеров



На прямых перед виражами «москвичи» и «жигули» развивали нешуточные 130–135 км/ч.



Противостояние АЗЛК и ВАЗа порой принимало весьма жесткие формы.

с титулами, но и молодых, перспективных.

В 1982-м гонку провели на очень коротком ипподроме в Измайлове. Впервые автомобили вышли на старт на шипованных шинах. Здесь победил испытатель ЗИЛа Николай Больших. Раллийный экипаж близнецов Николая и Игоря, входивших в сборную СССР, в те годы любители спорта очень хорошо знали. Николай был уже и чемпионом страны по трековым гонкам. Некоторое время братья выступали за АЗЛК, затем пересели на «Жигули». На ВАЗ-21011 с мотором 1,6 л Николай и победил в Измайлове.

вание отнюдь не обернулось игрой в одни ворота. Жители тихого городка проявили к гонке такой интерес, словно на озере приземлилась космическая ракета. А мастерам из Гусь-Хрустального мы обязаны переходящим призом – хрустальной шиной...

Потом появились переднеприводные машины, затем в бой вступили иномарки. С тех пор как в 1978-м на московском ипподроме впервые выстроились «жигули» и «москвичи», чтобы побороться за призы «За рулем», изъезжено много шин с шипами и без. Нынче «Гонка звезд», в 2006-м вновь

Вторично он выиграл в 1984-м, когда из-за теплой погоды пришлось перенести соревнования в Гусь-Хрустальный. Превратить замерзшее озеро в приемлемую ледовую трассу стоило огромных усилий. Зато гонка, как всегда, прошла очень интересно. Николай Больших стал первым в истории «Гонки звезд» двукратным победителем, к тому же набрал 30 очков из 30 возможных! Но соревно-

ставшая «зарулевской», собирает полные трибуны и именитых спортсменов. Они в силу возраста не могли видеть те, первые старты. Жаль – кое-что они все-таки потеряли... □

Редакция благодарит Николая Больших за помощь в подготовке материала.

P.S. О «Гонке звезд «За рулем»-2008» читайте в разделе «Спорт».



Экипаж «Опеля-ГТ», став лучшим среди россиян, получил путевку на «Милле Милья».

История с доставкой на дом



На «Золотое кольцо» выезжают семьями, что не мешает экипажам вести борьбу между собой.



Эта «Альфа» за 35 лет не потеряла ни лоска, ни ездовых качеств.

В истории автогонок немало легендарных событий, имен и марок. Энтузиасты в разных странах чтят память о былом. Соревнования ретроавтомобилей в современной России глазами очевидца – Вадима Никишева.

Итальянское ралли «Милле Милья» (тысяча миль) впервые стартовало 80 лет назад. То была эпоха несовершенных машин, скверных дорог и мужественной романтики. Мемуары очевидцев одновременно шокируют и восхищают: гонщики стремились к финишу, несмотря на аварии, сходы и даже гибель других участников...

Сейчас ралли старинных автомобилей проникнуто совершенно другой идеей. Содержать «классику» дорого и хлопотно, многие машины приравниваются к произведениям искусства. Поэтому победа нынче достается тому, кто точнее всего выполнит нормы времени, указанные в дорожной легенде. Тысячеверстное ралли «Золотое кольцо», организо-

ванное «Клубом классических автомобилей», – штурманское, но имеющее свой, особый колорит. Прежде всего, благодаря машинам, которые принимают в нем участие.

Это и «Морган 4+4»: выпущенный в 1964 году, он уже тогда считался классикой; конкурент ему – «миллемильевская» «Лагонда-45» 1938 года. И пара «ягуаров Е-Тайп» австрийского и российского экипажей. И чисто американские «мускул-кары» – «Шевроле-Корвет» двух поколений. Плюс, конечно же, «итальянки» – «Ламборгини», «Лянча», «Альфа-Ромео», ФИАТ... Не важно, что машины разной мощности и годов выпуска, ведь главное в ретроралли – точность хронометража. Потому-то в итоге победителем стал экипаж Бор-



ОСВАР

ЕДИНСТВО СВЕТА И БЕЗОПАСНОСТИ

Гарантия отличной видимости
в любых дорожных условиях



Качество

Надежность

Безопасность

Экономичность

- Фары
- Указатели поворота
- Оптические элементы
- Фары противотуманные
- Фонари задние и подфарники
- Плафоны внутреннего освещения
- Фонари освещения номерного знака
- Дополнительные сигналы торможения



СОКЛ

Производственное предприятие, реализация и продвижение продукции находятся в управлении Группы "СОК"

Светотехника от ведущего поставщика конвейеров
ОАО "АВТОВАЗ", ОАО "ГАЗ", ОАО "УАЗ"

www.osvar.ru



На правах рекламы

РАЛЛИ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО-2007»



Где этот чертов створ?

доньи и Занни на «ФИАТ-124 Спайдер», далеко не самой спортивной модели.

Горячность на таких мероприятиях легко выйдет боком. Эмилиан Вольке на «Ягуаре Е-Тайп» вовсе упивался скоростью, делая долгие остановки перед пунктами контроля времени. В последний день случился казус: он проскочил точку, где организаторы еще не выставили судейский пункт, и послал водителя предупредить экипажи об ошибке. В итоге участникам пришлось объяснять именитому гонщику, что он просто слишком быстро ездит.

Второе место досталось итальянцу Лучиано Вьяро, официальному пилоту и директору музейной команды «Альфа-Ромео». Его машина, «GT Джуниор», интересна своей... новизной. Выпущенная 35 лет назад, она не реставрирова-

лась, а сохранилась практически в первозданном виде.

Но позиция на финише хоть и важна для поддержания соревновательного духа, все-таки не единственное, что привлекает российские и зарубежные экипажи на это ралли. Такой природы и уникальной архитектуры, свойственной только городам «Золотого кольца», в Европе не найти. И потому стартовый взнос в 1900 евро, куда входит питание и проживание (плюс 1500 за аренду клубного автомобиля), не кажется слишком высоким. Ведь окунуться в эпоху гоночной романтики, да еще в стране, которой она почти не коснулась, дорогого стоит. Наградой же для лучшего российского экипажа традиционно становится приглашение посетить возрожденную итальянскую «Милле Милья». □

Какой австриец не любит быстрой езды? Этот «Ягуар» претендовал на лидерство, но проскочил КВ.



Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 748-0566, т./ф. (495) 748-0567

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления ^{5*}	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема ^{6*} /число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электроподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейтинги	Дилер				
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.																																						
Audi																																													
A3	2007	2/6.0.	792 571р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	В	■	■	■	■	4					■	ДУ	Э	■	■	■	CD/4	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Ауди Центр СЕВЕР"	(495)785-2727, www.audi-sever.ru		
A4	2007	2/6.0.	867 684р.	4/5	1.6	Б,В6	102	П	М,5	■	■	■	■	8					■	ДУ	■	Г	■	■	■	CD/10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Ауди Центр СЕВЕР"	(495)785-2727, www.audi-sever.ru
A8 Long	2007	2/6.0.	2 491 676р.	4/5	3.2	Б,В6	260	П	В	■	■	■	■	8					■	ДУ	■	Г	■	■	■	CD/10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Ауди Центр СЕВЕР"	(495)785-2727, www.audi-sever.ru
Chery																																													
A21	2007	2/50	384 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	125	П	М,5	■	■		4		■			■	ЦЗ	Г				■	В6	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
A21 Fora	2007	2/60	384 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	128	П	М,5	■			4					■	ДУ	■	Г				CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	VIP-Astro (495)633-2777, 8-909-651-0217, www.vipauto-chery.ru	
Amulet	2007	2/50	242 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	88	П	М,5									■	-	Г				■	Г2																	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Amulet	2007	2/60	265 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	94	П	М,5									■	ЦЗ	Г				■	Г2																		VIP-Astro 8-909-651-0217, 8-909-651-0248, www.vipauto-chery.ru		
Amulet	2007	2/60	289 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	94	П	М,5	■			2					■	ДУ	■	Г				CD/6																		■	VIP-Astro (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru	
B11 Easter	2007	2/50	545 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	125	П	М,5	■	■		2					■	ЦЗ	Г				■	Г4	■																		FAVORIT MOTORS 589-8459(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Sweet	2007	2/50	202 500р.	5/5	0.8	Б,Р3	51	П	М,5									■	-	-				■	Г2																		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Sweet	2007	2/60	254 000р.	5/5	0.8	Б,Р3	52	П	Р,5	■			2					■	ДУ	Г				■	Г4																		■	VIP-Astro (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru	
Sweet	2007	2/60	215 000р.	5/5	0.8	Б,Р3	52	П	М,5									■	ДУ	Г				■	Г4																			VIP-Astro 8-909-651-0217, 8-909-651-0248, www.vipauto-chery.ru	
Tiggo	2007	2/50	437 000р.	5/5	2.4	Б,Р4	130	П	М,5	■	■		2					■	ЦЗ	Г				■	CD																		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Tiggo	2007	2/60	437 000р.	5/5	2.4	Б,Р4	130	П	М,5	■	■		2					■	ДУ	Г				■	CD/4		■																■	VIP-Astro (495)633-2777, 8-909-651-0217, www.vipauto-chery.ru	
Tiggo	2007	2/60	487 500р.	5/5	2.4	Б,Р4	130	4x4	М,5	■			2					■	ДУ	■	Г			■	CD/4	■		■															■	VIP-Astro (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru	

ОАО АКБ «АВАНГАРД» Генеральная лицензия Банка России №2879

реклама

АВТОКРЕДИТ 0%*

НА ПОКУПКУ НОВОЙ ИНОМАРКИ в рублях, долларах США и евро

КРЕДИТ БЕЗ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ВЗНОСА

Первоначальный взнос — 0%

Ставка — 4,5% годовых!*

Срок кредита — до 5 лет! КАСКО — не обязательно! Справка о доходах — не требуется!
Бесплатная консультация по наличию автомобилей и условиям предоставления скидок в автосалонах!

БЕСПРОЦЕНТНЫЙ КРЕДИТ

Ставка — 0% годовых!*

Первоначальный взнос — 30%!

КРУГЛОСУТОЧНАЯ СЛУЖБА
КЛИЕНТСКОЙ ПОДДЕРЖКИ: (495) 234 98 98

www.avangard.ru

БАНК АВАНГАРД

*Комиссия за оформление кредита - 4000 рублей. При нарушении графика погашения кредита или условий договора процентная ставка увеличивается на 12% годовых и ежемесячно начисляется комиссия 1% от суммы задолженности. Неустойка, ежедневно начисляемая при нарушении условий досрочного возврата кредита, - 0,2% от суммы задолженности. Тарифы ЗАО «Страховая группа «Авангард-Гарант»: страхование автомобиля от 4,75 % от стоимости ежегодно; страхование от несчастного случая - 0,99% в год от суммы кредита (уплачивается за весь срок кредита одновременно); противоугонное оборудование в соответствии с условиями страхования. Все условия опубликованы на www.avangard.ru.

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров: **Р** - рядные, **V** - V-образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12-ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - порбритизованная, **В** - с вазомотором, **4^х ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, **С^г** - гидравлический, **Э** - электрический, **6^х CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - касетная магнитола, **Р** - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5**	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер			
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.																																					
Chevrolet																																												
Aveo 4 dr	2007	2/6.0.	362 200р.	4/5	1.2	Б,Р6	72	П	М,5	■	■			2		■			ЦЗ	Г				CD/4						2										БЛОК	(495)730-7878, www.blackauto.ru			
Lacetti 4 dr	2007	2/6.0.	430 700р.	4/5	1.6	Б,Р4	109	П	М,5	■	■			2		■			ДУ	■	Г			CD/4	■			4	■	■										БЛОК	(495)730-7878, www.blackauto.ru			
Lanos	2007	2/6.0.	279 500р.	4/5	1.5	Б,Р4	86	П	М,5					1		■			-	Г				-				2												БЛОК	(495)730-7878, www.blackauto.ru			
Niva	2007	1/30	350 000р.	5/5	1.7	Б,Р4	80	4x4	М,5										ЦЗ	■	Г			-					■	■	■								"Аврора"	(495)225-7440, www.n32.ru				
Niva	2007	1/30	350 000р.	5/5	1.7	Б,Р4	80	4x4	М,5										ЦЗ	■	Г			-		■					■	■							■	Автосервис "Нахимовский 32"	(495)70-55530, www.n32.ru			
Citroen																																												
C4 1.6 3p VTR 8VA	2007	2/6.0.	547 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■			■	6	■	■			ЦЗ	Г	■		■	Есть	■	■	■		■	■	■										"САТАРИ"	(495)230-0008,(495)676-1779		
C4 Picasso 1,8 16v BVM BASE	2007	2/6.0.	648 000р.	5/5	1.8	Б,Р4	127	П	М,5	■		■	■	7	■	■			ЦЗ	Г			■	-		■	■	■		■	■	■									"САТАРИ"	(495)660-0202,(495)788-7575		
Daewoo																																												
Matiz	2007	3/100	195 000р.	5/5	0.8	Б,Р3	52	П	М,5										-	-				CD/2																Uz-Daewoo	8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru			
Matiz Best	2007	3/100	267 500р.	5/5	1.0	Б,Р4	64	П	М,5							■			ЦЗ	Г			■	CD/4					■	■									■	■	Uz-Daewoo	8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru		
Nexia (ND22)	2007	5/100	270 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5							■			-	-				Есть																■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Nexia (ND 19)	2007	5/100	250 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5										-	-				Есть					■											■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Nexia (ND 18)	2007	5/100	282 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5										ЦЗ	Г			■	Есть																■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Nexia (ND22)	2007	5/100	265 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5							■			-	-				Есть																■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Nexia ND 19)	2007	5/100	241 500р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5										-	-				Есть																	■	■	FAVORIT MOTORS	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Nexia SONIC GL	2007	3/100	244 000р.	5/5	1.5	Б,Р4	75	П	М,5										-	-				CD/4																	Uz-Daewoo	8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru		
Nexia DOHC GLE	2007	3/100	299 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5										ЦЗ	Г			■	CD/4				■													Uz-Daewoo	8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru		
FIAT																																												
Albea	2007	2/6.0.	322 500р.	4/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					1	■				ЦЗ	■	Г			-		■															"Аврора"	(495)225-7440, www.fiat-aurora.ru		
Albea	2007	2/6.0.	315 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5						■	■			ЦЗ	Г			-																		"Блок Восток"	(495)234-6222, www.block-fiat.ru		
Albea	2007	2/-	352 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5					1	■	■			ЦЗ	Г			■	-					■	■											"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Albea	2007	2/6.0.	374 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2	■	■			ЦЗ	Г			-						■	■											"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Doblo Panorama 1.4 Base	2007	2/6.0.	415 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5						■	■			ЦЗ	Г			-						■	■	■										"Блок Восток"	(495)234-6222, www.block-fiat.ru		
Doblo Panorama	2007	2/6.0.	450 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5					2	■	■			ЦЗ	Г			-						■	■	■										"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Grande Punto	2006	2/6.0.	407 000р.	4/4	1.4	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2	■	■			ЦЗ	Э			■	-				■	■	■	■	■									"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Panda	2007	2/6.0.	340 000р.	5/5	1.2	Б,Р4	60	П	М,5	■	■			2	■				ЦЗ	Э			-																■	"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com			
Punto	2007	2/6.0.	375 000р.	3/5	1.2	Б,Р4	65	П	М,5	■	■			2	■				ЦЗ	Э			-			■						■	■							"Блок Восток"	(495)234-6222, www.block-fiat.ru			
Ford																																												
Explorer	2007	2/100	1 268 000р.	5/5	4.0	Б,Р6	210	4x4	А,5	■	■	■	■	6	■	■	■		ЦЗ	■	Г		■	Есть	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Нью-Йорк Моторс-Москва"	(495)737-0405, www.nyman.ru	
Fiesta	2007	2/100	320 000р.	3/5	1.3	Б,Р8	70	П	М,5						■				-	Г			-																		"Независимость-Ford"	(495)105-1000, www.fordcenter.ru		
Fiesta	2007	2/100	317 657р.	3/5	1.3	Б,Р4	70	П	М,5					1					-	■	Г		-																		"Нью-Йорк Моторс-Москва"	(495)737-0405, www.nyman.ru		
Focus	2007	2/100	335 000р.	3/5	1.4	Б,Р4	80	П							■				ЦЗ	Г			-						■												"Независимость-Ford"	(495)105-1000, www.fordcenter.ru		
Focus C-MAX	2007	2/100	510 000р.	5/5	1.6	Б,Р7	100	П	М,5	■	■				■				ЦЗ	Г			Есть						■	■											"Независимость-Ford"	(495)105-1000, www.fordcenter.ru		
Fusion	2007	2/100	370 000р.	5/5	1.4	Б,Р5	80	П	М,5	■	■				■				-	Г			-																	"Независимость-Ford"	(495)105-1000, www.fordcenter.ru			
Fusion	2007	2/100	370 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■	■				■	4			-	■	Г		■	-																	"Нью-Йорк Моторс-Москва"	(495)737-0405, www.nyman.ru		
Mondeo New	2007	2/100	615 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	125	П	М,5	■	■				■	7			ЦЗ	■	Г		■	Есть	■	■		■	■	■											"Нью-Йорк Моторс-Москва"	(495)737-0405, www.nyman.ru		
S-MAX	2007	2/100	740 000р.	5/5	2.0	Б,Р6	145	П	М,5	■	■				■	■	■		ЦЗ	Г		■	Есть					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Независимость-Ford"	(495)105-1000, www.fordcenter.ru		
S-MAX	2007	2/100	740 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	145																																					

* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров: Р - рядные, V - V-образные, Оп - оппозитные, W - дубль V 12-ти цилиндровые), ** П - передний, З - задний, 4x4 - полный, *** М - механическая, А - автоматическая, Р - роботизированная, В - с вариатором, 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением, 5* Г - гидравлический, Э - электрический, 6* CD - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т - кассетная магн

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 748-0566, т./ф. (495) 748-0567

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод **	Тип*** КПП, кол-во ступеней	Оснащение																												Дилер		
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л.с.			ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк		Кожаный салон	Легкосплавные колеса
Honda																																								
Accord Sport SE	2007	3/100	825 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	155	П	А,5										ДУ		Г					CD/6												"АВИТУС АВТО"	(495)995-5522, www.avitus.ru	
Accord Type-S	2007	3/100	879 000р.	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5										ДУ		Г					CD													"АВИТУС АВТО"	(495)995-5522, www.avitus.ru
Accord Executive	2007	3/100	930 000р.	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5										ДУ		Г					CD/6													"АВИТУС АВТО"	(495)995-5522, www.avitus.ru
Accord	2007	3/100	915 000р.	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5										ДУ		Г					CD/8													"Аояма Моторс"	(495)363-4222,(495)676-0340 www.aoyama.ru
Accord	2008	3/100	531 900	4/5	2.0	Б,Р4	155	П	А,5						8				ЦЗ		Г					CD/1						4							"Флайт авто"	(495)500-3434, www.flightauto.ru
Civic Executive	2007	3/100	643 000р.	4/5	1.9	Б,Р4	140	П	А,5										ДУ		Э					Есть													"АВИТУС АВТО"	(495)995-5522, www.avitus.ru
Legend	2007	3/100	1 760 000р.	4/5	3.5	Б,В6	295	4x4	А,5										ДУ		Г					CD/10													"Аояма Моторс"	(495)363-4222,(495)676-0340 www.aoyama.ru
Legend	2007	3/100	569 000	4/5	3.5	Б,В6	295	4x4	А,5						10				ЦЗ		Г					CD/8													"Флайт авто"	(495)500-3434, www.flightauto.ru
Hyundai																																								
Accent (mt2)	2007	3/100	341 700р.	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5										ЦЗ		Г					Есть												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Accent (mt3)	2007	3/100	356 700р.	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5										ЦЗ		Г					Есть												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Accent (mt1)	2007	3/100	323 700р.	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5										-		Г					Есть												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Accent	2007	3/100	323 700р.	4/5	1.5	Б,Р4	102	П	М,5						1				-		Г					Г/4												ООО "КОРЕЯ МОТОР"	(495)255-2515, www.koreamotor.ru	
Getz	2007	3/100	286 900р.	3/5	1.1	Б,Р4	66	П	М,5										ЦЗ		Г					-												BLOCK	495)730-4499, www.blockmotors.ru	
Grandeur	2006	5/120	1 218 301р.	4/5	3.3	Б,В6	235	П	А,5						8				-		Г					CD/8												ООО "КОРЕЯ МОТОР"	(495)255-2515, www.koreamotor.ru	
NF	2007	5/120	839 011р.	4/5	2.4	Б,Р4	161	П	А,4						4				-		Г					CD/6												ООО "КОРЕЯ МОТОР"	(495)255-2515, www.koreamotor.ru	
Santa Fe (mt1)	2007	3/100	659 900р.	5/5	2.0	Д,Р4	112	П	М,5										ЦЗ		Г					Есть												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Sonata	2007	3/100	580 000р.	5/5	2.7	Б,В6	172	П	М,5						2				ЦЗ		Г					CD/6												"АвтоЦентр ВОСТОК"	(495)660-1385, www.ssangyong-vostok.ru	
Sonata (mt1)	2007	3/100	521 700р.	5/5	2.0	Б,Р4	137	П	М,5										ЦЗ		Г					Есть												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Sonata 2.0 +	2007	4/100	521 700р.	4/5	2.0	Б,Р4	131	П	М,5										ЦЗ		Г					CD/4											"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)234-0707, www.eleks.ru		
Sonata	2007	3/100	521 700р.	4/5	2.0	Б,Р4	137	П	М,5										ДУ		Г					CD/6												BLOCK	495)730-4499, www.blockmotors.ru	
Tucson	2007	3/100	645 900р.	4/5	2.0	Б,Р4	142	П	М,5										ДУ		Г					-/4												BLOCK	495)730-4499, www.blockmotors.ru	
Tucson	2007	5/120	667 658р.	5/5	2.0	Б,Р4	142	П	А,4						2				-		Г					-/6											ООО "КОРЕЯ МОТОР"	(495)255-2515, www.koreamotor.ru		
Tucson	2007	5/120	752 931р.	5/5	2.0	Б,Р4	142	П	М,5						4				-		Г					-/6											ООО "КОРЕЯ МОТОР"	(495)255-2515, www.koreamotor.ru		
Jaguar																																								
XJ	2007	3/6 о.	2 290 000р.	5/5	3.0	Б,В6	240	3	А,6						8				ДУ		Г					CD/6												"Независимость"	(495)795-0099, www.jaguarcenter.ru	
X-Type	2007	3/6 о.	950 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	128	П	М,5						8				ДУ		Г					CD/6												"Независимость"	(495)795-0099, www.jaguarcenter.ru	
Kia																																								
Carnival NEW	2007	3/100	983 747р.	5/7	2.9	Б,Р4	185	П	М,5						6				ДУ		Г					-/6												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Cerato	2007	3/100	469 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	122	П	М,5						2				-		Г					Есть/6												"АвтоЦентр ВОСТОК"	(495)221-7777, (495)234-5880 www.kiaavostok.ru	
Cerato	2007	4/100	440 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	122	П	М,5										ЦЗ		Г					-/4											"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)232-4347, www.eleks.ru		
Magentis NEW	2007	3/100	656 519р.	4/5	2.0	Б,Р4	144	П	М,5						2				ДУ		Г					-/6												"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Sorento	2007	3/100	999 990р.	5/5	2.5	Д,Р4	170	4x4	А,5						6				ЦЗ		Г					Есть/6												"АвтоЦентр ВОСТОК"	(495)221-7777, (495)234-5880 www.kiaavostok.ru	
Sorento NEW	2007	3/100	839 990р.	5/5	2.5	Б,Р4	170	4x4	М,5						2				ЦЗ		Г					-/6											"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Sorento	2007	4/100	839 990р.	5/5	2.5	Д,Р4	177	4x4	М,5										ЦЗ		Г					-/4											"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)232-4347, www.eleks.ru		
Spectra	2007	3/100	333 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	101	П	М,5						2				ЦЗ		Г					Есть/4												"АвтоЦентр ВОСТОК"	(495)221-7777, (495)234-5880 www.kiaavostok.ru	
Spectra NEW	2007	3/100	333 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	101	П	М,5						2				ЦЗ		Г					-/4											"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Spectra	2007	4/100	333 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	101	П	М,5										ЦЗ		Г					-/4											"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)234-0707, www.eleks.ru		
Sportage NEW	2007	3/100	669 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	144	П	М,5						1				ЦЗ		Г					-/6											"Фаворит- Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Sportage	2007	3/100	791 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	141	4x4	М,5						2				ЦЗ		Г					Есть/4											АВТОЦЕНТР ВОСТОК	(495)221-7777, (495)234-5880 www.kiaavostok.ru		

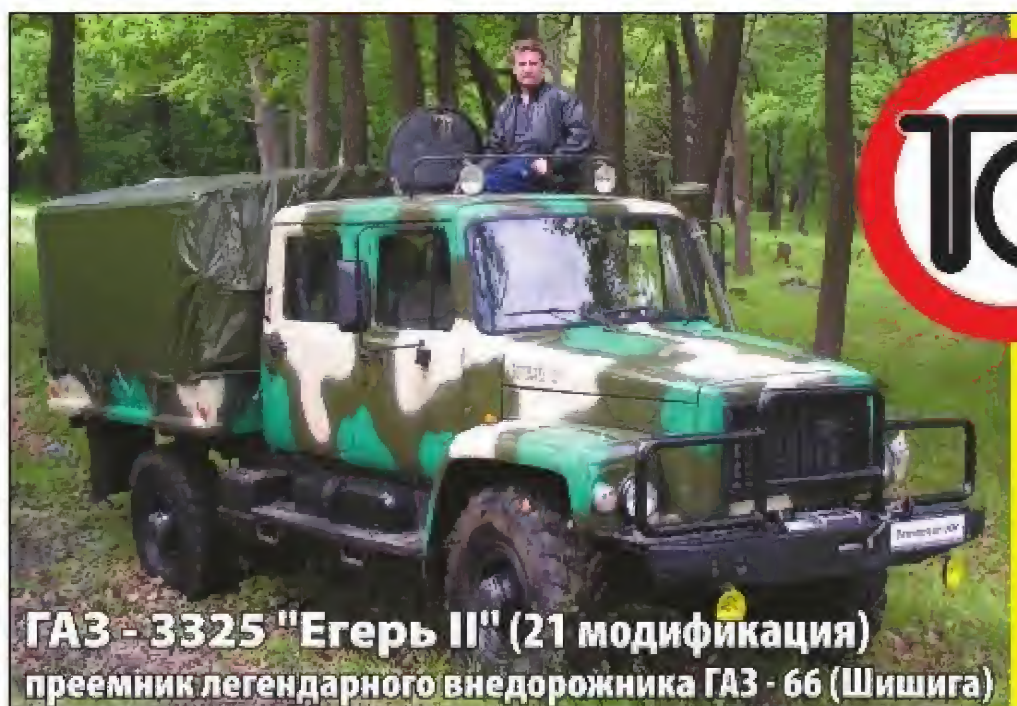

 м. Речной вокзал, Ленинградское шоссе, 63а
 м. Нагатинская, 1-й Нагатинский пр-д, 15
 м. Кузьминки, МКАД 16-й км
 м. Бибирево, ул. Пришвина, 10а

(495) 980-80-88
www.acplaneta.ru

АВТО ЦЕНТР  ПЛАНЕТА ЕВРОДИЛЕР
 СЕТЬ АВТОСАЛОНОВ

• ПРОДАЖА • КРЕДИТ • СТРАХОВАНИЕ • TRADE-IN • ТЕСТ-ДРАЙВ • СЕРВИС • ЛИЗИНГ

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров: **Р** - рядные, **V** - V-образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12-ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - порбритизованная, **В** - с вариатором, **4* ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, **С* Г** - гидравлический, **Э** - электрический, **6* CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **Р** - радиоприемник

[illegible]

ВЫ ВСЕГДА ВЕРНЕТЕСЬ ДОМОЙ!

- ◆ **Пройодимостъ, надежностъ, безопасностъ.**
- ◆ **Комфортная пятиместная кабина.**
- ◆ **Простота эксплуатации и технического обслуживания.**
- ◆ **Наличие гарантийного обслуживания и запчастей в любом регионе России.**
- ◆ **Множество дополнительных опций.**

**Тел.: (831) 253-69-14, 253-54-56, 253-73-65.
www.technospas.ru, e-mail: info@technospas.ru**

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 748-0566, т./ф. (495) 748-0567

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления ⁵	Омыватели фар	Ксенонные фары	Противотуманные фары	Аудиосистема ⁶ /число динамиков	CD-чейнджер	Мультимедийный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер					
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.																																							
Opel																																														
Corsa	2007	2/6 о.	415 500р.	3/5	1.2	Б,Р4	80	П	М,5					2					ЦЗ	Э				CD/4															BLOCK	(495)730-7878, www.blockauto.ru						
Vectra	2007	2/6 о.	689 100р.	5/5	1.8	Б,Р4	140	П	А,5					6					ЦЗ	Э				CD/7																BLOCK	(495)730-7878, www.blockauto.ru					
Zafira	2007	2/6 о.	678 300р.	5/7	1.8	Б,Р4	140	П	М,5					4					ЦЗ	Э				CD/7																BLOCK	(495)730-7878, www.blockauto.ru					
Peugeot																																														
206	2007	2/6 о.	363 000р.	3/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5										ЦЗ	Г				Есть															"АА Независимость"	(495)790-7500, www.peugeot.indep.ru						
206 5 Portes	2007	2/6 о.	341 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5					1					ЦЗ	Г				-/2																"Авто Франция"	(495)786-2526, www.auto-france.ru					
207 CC	2007	2/6 о.	722 000р.	-	2/2	Б,Р4	120	П	М,5					4					ДУ	Э				CD/6																"Авто Франция"	(495)786-2526, www.auto-france.ru					
307	2007	2/6 о.	496 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5										ЦЗ	Э				Есть																"АА Независимость"	(495)790-7500, www.peugeot.indep.ru					
307	2007	2/6 о.	474 000р.	3/5	1.4	Б,Р4	90	П	М,5					2					ЦЗ		Г			Есть/6																"Аврора"	(495)225-7445, www.aurora.ru					
307 5 Portes	2007	2/6 о.	477 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5					2					ДУ	Г				CD/6																"Авто Франция"	(495)786-2526, www.auto-france.ru					
407	2007	2/6 о.	637 800р.	4/5	1.8	Б,Р4	123	П	М,5										ЦЗ	Э				Есть																"АА Независимость"	(495)790-7500, www.peugeot.indep.ru					
407	2007	2/6 о.	728 600р.	4/5	2.0	Б,Р4	143	П	А,4					6					ДУ	Г				CD/6																"Авто Франция"	(495)786-2526, www.auto-france.ru					
607	2006	2/6 о.	1 386 400р.	4/5	3.0	Б, V6	210	П	А,6					6					ДУ	Г				CD																"Авто Франция"	(495)786-2526, www.auto-france.ru					
Renault																																														
Kangoo Express	2007	2/100	378 250р.	3/2	1.4	Б,Р2	75	П	М,5										-	Г			R																"Автоцентр OBOJD"	(495)787-5353, www.ovod.ru						
Lagan	2007	2/100	307 150р.	4/5	1.6	Б,Р4	90	П	М,5										ЦЗ		Г		-																	"Автоцентр OBOJD"	(495)787-5353, www.ovod.ru					
Megane	2007	2/100	516 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5										ДУ		Э		-																	"Автоцентр OBOJD"	(495)787-5353, www.ovod.ru					
Scenic	2007	2/100	604 750р.	5/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5										ДУ		Э		-																	"Автоцентр OBOJD"	(495)787-5353, www.ovod.ru					
Symbol	2007	2/100	317 550р.	4/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5										ДУ		Г		-																	"Автоцентр OBOJD"	(495)787-5353, www.ovod.ru					
SEAT																																														
Altea	2007	2/6 о.	634 695р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5					6					ДУ	Э				CD																"Барселона-Авто"	(495)221-0047, www.seatrus.ru					
Ibiza	2007	2/6 о.	433 245р.	3/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5					1					ДУ	Э		-																	"Барселона-Авто"	(495)221-0047, www.seatrus.ru						
Leon	2007	2/6 о.	616 845р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5					6					ДУ	Э				CD															"Барселона-Авто"	(495)221-0047, www.seatrus.ru						
Skoda																																														
Fabia Classic New	2007	3/6 о.	349 284р.	5/5	1.2	Б,Р3	66	П	М,5					1					-	Г			-/4																"АвтоПрага"	(495)788-6868, www.autopraga.ru						
Fabia	2007	3/6 о.	449 000р.	5/5	1.2	Б,Р3	69	П	М,5					2					ДУ		Э		CD/4																"АвтоСпецЦентр на Таганке"	(495)780-8-780, www.autoskl.ru						
Fabia Ambiente	2007	3/100	384 624р.	5/5	1.2	Б,Р3	69	П	М,5										ЦЗ		Г		-/4																"ВЕНТУС"	(495) 234-3913, www.ventus.ru						
Octavia Tour	2007	3/6 о.	402 012р.	5/5	1.4	Б,Р4	72	П	М,5					1					-	Г			-/4															"АвтоПрага"	(495)788-6868, www.autopraga.ru							
Octavia AS	2007	3/6 о.	549 770р.	5/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					1					-	Г			-/4															"АвтоПрага"	(495)788-6868, www.autopraga.ru							
Octavia	2007	3/6 о.	640 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5					4					ДУ	Г				CD/4														"АвтоСпецЦентр на Таганке"	(495)780-8-780, www.autoskl.ru							
Octavia Tour	2007	3/6 о.	523 600р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5					2					ДУ	Г				-														"АвтоСпецЦентр на Таганке"	(495)780-8-780, www.autoskl.ru							
Roomster Base	2007	3/6 о.	425 854р.	5/5	1.2	Б,Р3	62	П	М,5					2					-	Г			-/4															"АвтоПрага"	(495)788-6868, www.autopraga.ru							
Superb Classic	2007	3/6 о.	727 324р.	5/5	1.8	Б,Р4	150	П	М,5					2					-	Г			-/4															"АвтоПрага"	(495)788-6868, www.autopraga.ru							
SsangYong																																														
Actyon	2007	3/100	890 000р.	4/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5					4					ЦЗ		Г			-															"АвтоЦентр ВОСТОК"	(495)660-1385, www.ssangyong-vostok.ru						
Actyon	2007	3/100	769 000р.	5/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5					2					ЦЗ	Г				-														"Блок Восток"	(495)234-6222, www.black-vostok.ru							
Actyon	2007	3/100	765 000р.	5/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5					2					ЦЗ	Г				-														"Фаворит-Моторс"	(495)786-25-25, www.favorit-motors.com							
Actyon	2007	3/100	769 000р.	4/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5					2					ЦЗ		Г			-/6														"Автоцентр"Нажимовский 32"	(495) 10-55530, www.ssangyong-n32.ru							
Actyon Sports	2007	3/100	745 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	141	4x4	М,5					2					ЦЗ	Г				-														"Блок Восток"	(495)234-6222, www.black-vostok.ru							
Kyron	2007	3/101	810 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	141	4x4	М,5					2					ЦЗ	Г				-														"Блок Восток"	(495)234-6222, www.black-vostok.ru							



SEAT
auto emoción

ООО «Барселона-Авто»
Официальный дилер автомобилей SEAT

Каширское ш.61 стр.3а,
АТЦ Москва
ежедневно, с 10:00 до 22:00
(495) 221 00 47
www.seatrus.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров - **Р**-рядные, **V** - V-образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12-ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **4* ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, **5* Г** - гидравлический, **Э** - электрический, **6* CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **Р** - радиоприемник

АВТОСАЛОН ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель				Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электрпривод зеркал	Обогрев зеркал	Электрпривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер	
Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.																																										
SsangYong																																											
Kyron	2007	3/100	810 000р.	5/5	2.0	ТД, P4	141	4x4	M, 5	■	■		2		■	■	ЦЗ	Г		■	-		■																		"Фаворит- Моторс" (495)786-25-25, www.favorit-motors.com		
Rexton	2007	3/100	1 150 000р.	5/5	3.2	B, P6	220	4x4	A, 5	■	■	■	■	2		■	ЦЗ	Г		■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"АвтоЦентр ВОСТОК" (495)660-1385, www.ssangyong-vostok.ru	
Rexton 2	2007	3/100	1 025 000р.	5/5	2.7	D, P5	165	4x4	M, 5	■			2			■	ЦЗ	Г		■	CD	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Блок Восток" (495)234-6222, www.block-vostak.ru	
Rexton	2007	3/100	835 000р.	5/5	2.3	B, P4	150	4x4	M, 5	■			2			■	ЦЗ	Г		■	CD	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Блок Восток" (495)234-6222, www.block-vostak.ru	
Rexton	2007	3/100	1 150 000р.	5/5	3.2	B, P6	220	4x4	A, 5	■	■	■	■	2		■	ЦЗ	Г		■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Фаворит- Моторс" (495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Rexton	2007	3/100	1 098 000р.	5/5	2.7	ТД, P5	165	4x4	A, 5	■	■	■	■	2		■	ЦЗ	Г		■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Фаворит- Моторс" (495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Rexton 2 NEW	2007	3/100	1 200 000р.	5/5	3.2	ТД, P5	165	4x4	A, 5	■	■	■	■	8			■	ЦЗ	Г		■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Фаворит- Моторс" (495)786-25-25, www.favorit-motors.com	
Rexton	2008	3/100	1 022 000р.	5/5	2.7	D, P5	165	4x4	M, 5	■	■	■	■	2	■	■	■	ЦЗ	Г		■	CD/6	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВТОЦЕНТР ВОСТОК (495)660-1385, www.ssangyong-vostok.ru	
Volkswagen																																											
Caddy	2007	2/6 а.	от 536 300р.	4/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		2		■	■	ЦЗ	Г			-/4																					"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru	
Golf	2007	2/6 а.	от 502 743р.	5/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		6			■	ЦЗ	Г	■		CD/6																						"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf V	2007	2/6 а.	575 000р.	5/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		6			■	ЦЗ	Э	■		■	T/6																					"Фольксваген Центр РУС-ПАИ" (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Golf Plus	2007	2/6 а.	от 550 447р.	5/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		6			■	ЦЗ	Г	■		CD/6																						"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2007	2/6 а.	от 592 188р.	4/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		6			■	ЦЗ	Г	■		CD/6																						"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2007	2/50	672 000р.	5/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■		6	■	■	■	ДУ	Э	■		Есть/8	■	■																				"Автотрейд АГ" (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Jetta	2007	2/100	681 400р.	4/5	1.6	B, P4	102	П	A, 6	■	■	■	■			■	ДУ	Э	■		■	CD		■																			"Автоцентр Немецкий Дом" (495)785-8484; (495)221-6800, www.nemdom.ru
Jetta 1,6 Trendline	2007	2/6 а.	579 660р.	4/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■			6			■	ДУ	Э	■		-/8		■																				"Атлант-М" (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Multivan	2007	2/6 а.	от 1 512 593р.	5/7	2.5	ТД, P5	131	П	M, 5	■	■	■	■	6	■		■	ЦЗ	Г	■		■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru
Passat B6	2007	2/6 а.	880 000р.	4/5	2.0	B, P4	150	П	A, 6	■	■	■	■			■	ДУ	Э			■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Авто АЛЕА" (495)101-4999, www.alea.ru
Passat B6	2007	2/6 а.	820 000р.	4/5	2.0	B, P4	150	П	A, 6	■	■	■	■			■	ДУ	Э			■	CD																				"Авто АЛЕА" (495)101-4999, www.alea.ru	
Passat	2007	2/6 а.	от 876 494р.	4/5	2.0	B, P4	150	П	A, 6	■	■	■	■	6	■		■	ЦЗ	Г	■	■	■	CD/6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru
Passat	2007	2/6 а.	848 820р.	5/5	2.0	B, P4	150	П	M, 5	■	■	■	■	6	■	■	■	ДУ	■	Э		■	CD/8	■																			"Автотрейд АГ" (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Passat	2006	2/100	910 325р.	4/5	2.0	B, P4	150	П	A, 6	■	■	■	■			■	ДУ	■	Э	■		■	CD		■	■																	"Автоцентр Немецкий Дом" (495)785-8484; (495)221-6800, www.nemdom.ru
Passat Limousine 1,6 Trendline	2007	2/6 а.	676 690р.	4/5	1.6	B, P4	102	П	M, 5	■	■	■	■	8			■	ДУ	Э	■		-/10		■																			"Атлант-М" (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat	2007	2/6 а.	877 500р.	4/5	2.0	B, P4	150	П	A, 6	■	■	■	■	6	■	■	■	ЦЗ	■	Э		■	CD/8		■																		"Фольксваген Центр РУС-ПАИ" (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Polo	2007	2/6 а.	от 373 202р.	5/5	1.4	B, P4	80	П	M, 5				2								-		-																			"Авто Ганза" (495)787-5588, www.autohansa.ru	
Sharan GP 1,8T Trendline	2007	2/6 а.	942 890р.	5/5	1.8	B, P4	150	П	M, 6	■			4			■	ЦЗ	Г	■		-/8				■																		"Атлант-М" (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Touareg V6 FSI	2007	2/6 а.	1 660 000р.	5/5	3.0	B, V6	280	4x4	A, 6	■	■	■	■																														

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
«АВЕС-ПЕЖО»	495-775-04-05	ул. Обручева, д. 21	www.aves-peugeot.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Peugeot	900 руб.
«УздЭУавто»	8-800-100-0009		www.uzdaewoo.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Daewoo	400 руб.
«СПРИНТ АВТО СЕРВИС»	495-105-77-29	ул. Стахановская, д. 24	www.autocenter.ru	СР, КР, ТО, О, Н	Ford	640 руб.
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen	1090-2090 руб.
«БЛОК»	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	675 руб.
«БЛОК»	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mitsubishi	55 \$
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chevrolet	1200 руб.
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Opel	1200 руб.
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chevrolet NAV	1350 руб.
«ЭЛЕКС-ПОЛЮС»	495-234-60-06	ул. Ермакова Роща, д. 7А	www.eleks.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О, Н	Hyundai, Kia	30 \$
«АВИНЬОН»	495-741-44-77	МКАД-Север, 78 км., д. 2/1	www.avignon-auto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Renault	1022 руб.
Станции «ТойотаКар»	495-974-70-30	Раменки, 43	www.t-kar.ru	СР, КР, ТО, А, О, Н	Toyota	927 руб.
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	495-795-00-99	Ленинградское ш., д. 71	www.indep.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volvo	1950 руб.
«НЕЗАВИСИМОСТЬ-Mazda»	495-540-75-76	Хорошевское ш., д. 76А	www.mazdacenter.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mazda	Прейскурант
«Аояма Моторс»	495-363-43-33	ул. Домостроительная, 4	www.aoyama.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Honda, Acura	1500 руб.
«Аояма Моторс»	495-616-68-10	ул. Новомосковская, 24	www.aoyama.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Honda, Acura	1500 руб.
«Аояма Моторс»	495-676-90-00	Волгоградский пр-т, 18	www.aoyama.ru	СР, ТО, Г, А, О	Honda	1500 руб.
«КОРЕЯ МОТОР»	495-225-62-85	Шоссе Энтузиастов, д. 23	www.koreamotor.ru	СР, КР, ТО, Г, А	Hyundai	976,5 руб.
Автоцентр «НЕМЕЦКИЙ ДОМ»	495-785-84-84	Спартакоская пл., д. 1/7	www.nemdom.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen AG	1300 руб.
«Ауди Центр Север»	495-974-19-04	Ленинградское ш., д. 63 Б	www.audi-sever.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Audi	1555-2331 руб.
«АвтоСпецЦентр на Таганке»	495-780-8-780	Сибирский пр-д., д. 2, стр. 43	www.autoskd.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Skoda	Прейскурант
«АвтоЦентр ВОСТОК»	495-234-58-80	Б. Семеновская, д. 42	www.vostokauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Kia, SsangYong, Hyundai	Прейскурант
VIP- Авто	495-633-27-77	3-й Павелецкий пр-д, д. 4	www.vipauto-chery.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chery	765-900 руб.
VIP- Авто	495-633-28-88	3-й Павелецкий пр-д, д. 4	www.vipauto-moscow.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	765-900 руб.

** СР - слесарный ремонт, КР - кузовной ремонт, ТО - техническое обслуживание, Г - гарантийное обслуживание, А - установка аксессуаров, О - в наличии оригинальные запчасти, Н - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«МАЗДААВТО»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.mazdaauto.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda
«АвтоСпецЦентр на Таганке»	495-780-8-780	Сибирский пр-д., д. 2, стр. 43	www.autoskd.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О	Skoda
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Volkswagen
«Ауди Центр Север»	495-974-19-09	Ленинградское ш., д. 63 Б	www.audi-sever.ru	В, А, О	Audi
«АвтоСпецЦентр на Таганке»	495-780-8-780	Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43	www.autoskd.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О	Skoda
«БЛОК»	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	А, В, О	Hyundai
«БЛОК»	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	А, В, О	Mitsubishi
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	В, О	Chevrolet
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	В, О	Opel
ООО «Блок-Авто»	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	В, О	Chevrolet NAV
«НЕЗАВИСИМОСТЬ-Mazda»	495-540-75-76	Хорошевское ш., д. 76А	www.mazdacenter.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О	Mazda
«СПРИНТ АВТО ПАРТС»	495-913-25-95	ул. 2-я Бауманская, д. 16/1,	www.autocenter.ru	В	Ford
УздЭУавто	8-800-100-0009		www.uzdaewoo.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Uz-Daewoo
Сеть специализированных станций	495-786-41-41	ул. 15-я Парковая, д. 1	www.att.su	глушители марок ATIHO, ASSO, FERROZ, ULTER	все иномарки, ВАЗ, опт и розница гарантия 2 года
WINBO-RUSSIA	495-647-89-98, 495-789-91-34	ш.Энтузиастов, д. 31, стр. 40	www.winbo-russia.com	навесное оборудование для внедорожников WINBO	все внедорожники опт, розница

* Д - двигатель, Тр - трансмиссия, Х - ходовая часть, Тм - тормозная система, Р - рулевое управление, П - подвеска, К - кузов, Э - электрооборудование, А - дополнительное оборудование, аксессуары, В - все группы запчастей, О - оригинальные запчасти, Н - неоригинальные запчасти



Двухлитровый подарок

С ноября российские покупатели смогут заказать «Вольво-S80» с 2-литровым бензиновым двигателем мощностью 145 л.с. До этого линейка моторов включала V8, 4,4 л,

P6, 3,0 (битурбо) и 3,2 л и P5, 2,5 л (турбо). По прогнозам «Вольво Кар Раша», к концу 2007 года спрос на автомобили «Вольво» в России составит более 20 тысяч.



Четверть века «Корсы»

«Опель-Корса» отметил свое 25-летие. Подарком к юбилею стала 8-миллионная «Корса» – модель OPC цвета «красная магма». Собрали ее в Испании. С начала выпуска сменилось три поколения этого авто, нынешнее – четвертое. Последняя версия, OPC, оснащенная

двигателем 1,6 л ECOTEC с турбонаддувом (141 кВт/192 л. с.), стала самой мощной серийной «Корсой» за весь период выпуска модели (7,2 с до 100 км/ч). В России именинник появится в конце года и будет стоить от \$25 000 в базовой комплектации.

«Алмера» – лидер

Компания «Ниссан Мотор РУС» подвела итоги продаж за девять месяцев. За этот период реализовано 81 832 автомобиля «Ниссан» (за 9 месяцев прошлого года – 50 551). Кроме того, уже нашли владельцев 3789 «Инфинити» – при том, что первые официальные салоны люксовой марки открылись в России только в конце марта.

Всего в сентябре было продано 9395 автомобилей «Ниссан». Год назад эта цифра составляла лишь 6420. По итогам месяца первое место заняла «Алмера Классик» – 1938 машин, второе – новый «Х-Трейл» – 1935 и третье – «Ноут» – 1932. Для сравнения: продажи моделей в сентябре 2006 года составляли: «Алмера» – 2486 шт., «Х-Трейл Колумбия» – 791 шт., «Ноут» – 634 шт.

ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



Председатель правления «Порше» доктор Венделин Видекинг и мэр Москвы Юрий Лужков открыли новый «Порше-центр» на Ленинградском шоссе. В строительство центра инвестировано 17 млн. евро. Здесь разместится офис компании, шоу-рум, сервисное предприятие и склад запасных частей. Столичный руководитель получил в дар от немецкой фирмы автомобиль «Порше-Кайенна», предназначенный для работы в пожарной охране города.

Группа компаний «Автомир» открыла шоу-рум «ГАЗ» на Дмитровском шоссе. На 18 постах сервисной зоны можно обслужить до 100 машин в день, а малярно-кузовной участок способен восстановить 9 авто в сутки. На открытии «засветился» «Максус», а в марте здесь должен появиться «Сайбер». Планируется, что ежемесячно новый салон будет продавать 1000 машин Горьковского автозавода.



ОРЕНБУРГ

Компания «Ниссан Мотор РУС» открыла новый дилерский центр в Оренбурге. К услугам клиентов шоу-рум, станция технического обслуживания с 11 постами, малярный и кузовной цеха, автомойка, склад и кафе. Здесь также можно подобрать кредитную программу и застраховать автомобиль.



УФА

Компания «Ниссан Мотор РУС» открыла семиэтажный центр «Калина-Авто». Ежемесячно в Уфе планируют продавать до 1000 машин. Пропускная способность техцентра – 150 машин в день.



Эксклюзив от «Альфа-Ромео»

Компания «Альфа-Ромео Москва» анонсировала российским клиентам особую версию популярного хэтчбека «Альфа-147 – Murphy&Nye». Автомобиль с двухлитровым 150-сильным мотором и роботизированной коробкой передач окрашен в специально разработанный для

этой версии цвет – «голубой кристалл». Внимание привлекут фирменные логотипы M&N, хромированная выхлопная труба, 17-дюймовые колеса, зеркала, покрытые матовым серебром, и голубые спортивные сиденья из кожи с кремовыми вставками.

В стандартной комплектации противотуманки, двухзонный климат-контроль, бортовой компьютер, круиз-контроль, системы VDC и ASR, шесть подушек безопасности и «музыка». Стоимость базовой 3-дверной версии Murphy&Nye – 28 700 евро.



На правах рекламы

ИСКУССТВО БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ

ACCORD
SPECIAL EDITION

HONDA
The Power of Dreams



2007 АВТОМОБИЛЬ
ГОДА
В РОССИИ
Автомобиль года 2007 в номинации «Средний класс»

Реклама. Товар сертифицирован.



АВТОТЕМП
АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИЛЕР

Холодильный пер., д.6 | (495) 780-0880 | www.hondacars.ru

«Спортсменов» ждут

Компания «Ауди» официально объявила сроки появления в России двух новинок Франкфуртского автосалона. Весной будущего года российским покупателям представят седан среднего класса «Ауди-А4» и спорткар бизнес-класса «Ауди-RS 6 Avant».

А4 выходит на рынок с пятью двигателями (бензиновыми и дизельными, с турбонаддувом) мощностью от 105 кВт/143 л.с. до 195 кВт/265 л.с. Коробок передач – на выбор три: шестиступенчатая МКП, АКП «Типтроник» и бесступенчатый «Мультиплекс». Конечно, есть и полный привод (quattro). Новинка на 12 см длиннее предыдущей модели (4703 мм) и на 5 см шире (1826 мм). Пятнадцать вариантов цветов кузова обещают удовлетворить самых придирчивых покупателей, а перечисление опций займет пару журнальных страниц.

«Ауди-RS 6» с двигателем V10 (580 л.с., разгон до 100 км/ч за 4,6 с и за 14,9 с до 200 км/ч) вполне может потеснить нынешнего триумфатора R8. Шелк и кожа в салоне, невероятное количество



Легенда немецкого футбола Франц Беккенбауэр (слева) и председатель совета директоров Руперт Штадлер.

электроники, при этом абсолютно «дачный» багажный отсек на 1660 л. Кроме того, в базовой комплектации 19-дюймовые 10-спицевые колеса с шинами 255/40R19 и уже традиционные для «Ауди» светодиоды на нижней кромке блок-фар.



«Чери» приглянулся

Пятидверный хэтчбек «Чери-Кимо А1» стал первым китайским автомобилем, качество которого положительно оценено влиятельным американским изданием Wall Street Journal. Проведя тест-драйв, американцы отметили, что «модель «Чери А1» – качественный автомобиль, который заслуживает права продаваться на европейском и американском рынках».

В Китае «Кимо А1» начали выпускать с апреля этого года. Авто начнут продавать одновременно в Северной Америке и в России с весны 2008 года. «Кимо» (бензиновый двигатель 1,3 л, 79 л.с.), созданный в итальянском дизайн-ателье Бертоне, оснащен защитным брусом в боковых дверях, ABS, EBD, системами контроля давления



в тормозной системе и шинах и двумя подушками безопасности. В Китае он стоит всего \$7000 – с кондиционером, датчиками парковки и даже люком в базовой комплектации. У нас цена может дойти до \$10 000.

ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА

Компания «Интерпроект», официальный дилер «Хонды», открыла салон на Ткацкой улице, объединивший демонстрационный зал, зону слесарного ремонта, кузовной и малярный цеха.

НИЖНИЙ НОВГОРОД



Еще один дилерский центр «ГАЗ» открылся на Южном шоссе. К услугам клиентов «Автосервис-Центра» шоу-рум и сервисная зона на 10 постов.

В салоне продают «волги» и грузовики «Газель», «Соболь», «Валдай». Машины можно приобрести в кредит и в лизинг.

КРАСНОДАР

Компания «Юг-Авто» приглашает клиентов в новый центр «Хонды» на улице Дзержинского.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Торгово-сервисный комплекс «Мицубиси» – второй автоцентр компании «Автомир» в северной столице. В демонстрационном зале представлен весь модельный ряд «Мицубиси» в различных комплектациях. Оборудованная 18 постами сервисная зона позволяет ежедневно обслуживать до 80 автомобилей, производительность малярно-кузовного участка составит 10 авто в сутки.





Мечты и разочарования

Отзвучали фанфары конкурса «Гран-при «За рулем» лучшему автомобилю», вручены «Золотые Пегасы». Но задача нашего опроса – не только определить победителей, но и обрисовать картину рынка России. Анализировал народную статистику Александр Добин.

Полтора месяца кропотливой работы – и перед нами полная и объективная картина потребительского спроса. Почти три с половиной миллиона читателей журнала «За рулем» в течение всего года знакомились с новинками отечественного и зарубежного автопрома, покупали автомобили и высказывали в анкетах свои пожелания и предложения. Настал черед поделиться с аудиторией созревшим статистическим плодом.

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

Самый автомобильный возраст россиян – от 31 до 40 лет (35% читателей). А вот младше 18 и старше 60 лет – лишь по одному проценту респондентов.

Две трети приславших анкеты уже обзавелись автомобилями, остальные намереваются приобрести их в ближайшее время. Причем с выбором народ уже определился. На «Форд» потратит свои кровные почти пятая часть автомо-

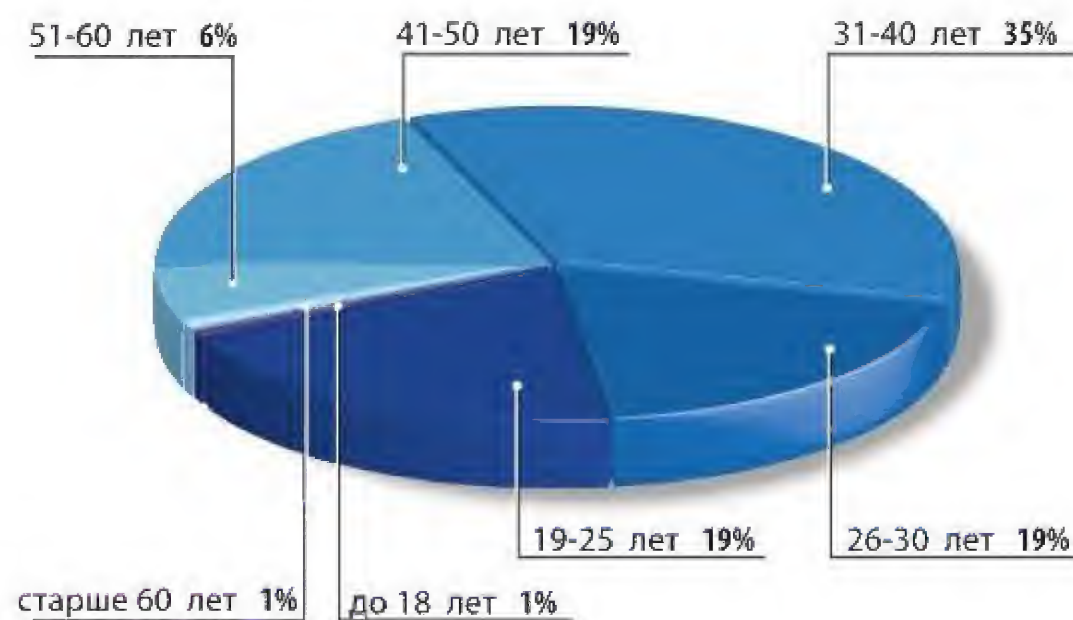
билистов. Никаких сенсаций: «Форд-Фокус», абсолютный лидер за 8 месяцев продаж этого года в России (59 521 шт.), держит марку, оправдывая ожидания потребителей. Сесть за руль какой-либо модели ВАЗа планирует 15% респондентов. И дальше все вполне закономерно: «Тойота», «Рено», «Ниссан». В категорию 3–5% попадают и «немцы», и «японцы», и «корейцы». Причем последние в сумме занимают в предпочтениях читателей твердое пя-

тое место, сразу после «Рено», что подтверждается продажами: тот же «Хёндай» вышел на четвертое место за 8 месяцев этого года среди всех иномарок (80 477 шт.).

НАРОДНАЯ ЛЮБОВЬ

Пока пальму первенства в России удерживает ВАЗ: авто этой марки пользуются больше половины (51,76%) наших читателей, и, несмотря на многочисленные нарекания, «Лада» продолжает оставаться самым про-

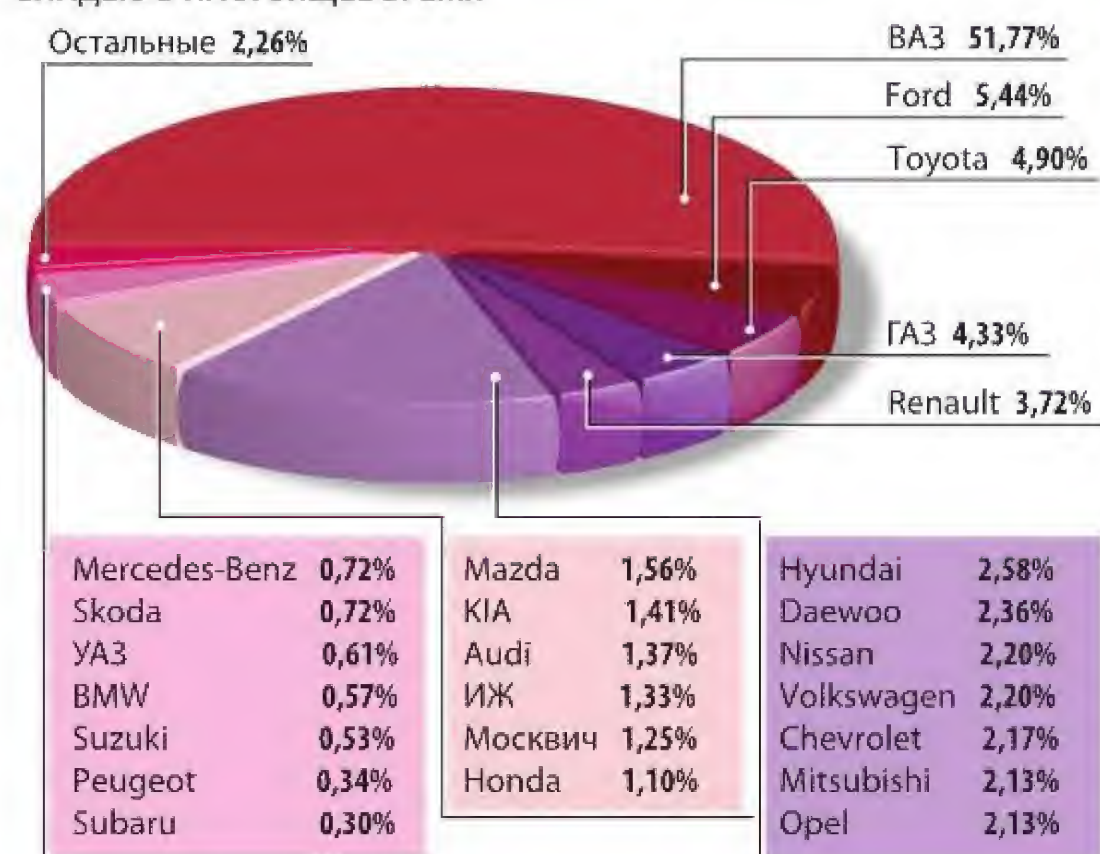
ВОЗРАСТ ВЛАДЕЛЬЦА АВТОМОБИЛЯ



КУПЛЮ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ (%)



ВЛАДЕЮ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ



даваемым в стране брендом. А вот ГАЗ сильно уступает своему соотечественнику: только 4,33% респондентов выбрали этот продукт. Остальные предпочитают иномарки: «Форд» (5,4%), «Тойоту» (4,9% и 99 503 авто, проданных в России по август этого года), «Хёндай» и «Дэу» (2,6 и 2,4% соответственно) и «Ниссан», «Фольксваген» и «Шевроле» (2,2%).

ЧТО ИМЕЕМ – НЕ ЦЕНИМ?

Вот уж действительно – кому суп жидкий, а кому жемчуг мелкий. Отвечая на вопрос об удовлетворенности, читатели порой были слишком категоричны. Впору вспомнить води-

тельную мудрость: «Автомобиль нужен, чтобы ты на нем ездил, а не он на тебе». На оценки влияют и стоимость обслуживания, и аппетит, и совокупная оценка ходовых качеств, безопасности – и еще куча всего, сливаясь в банальное «нравится – не нравится».

Безоговорочное «да» со стопроцентным результатом получили лишь «Ленд-Ровер», по праву считающийся лучшим европейским вседорожником, «Ситроен», стремительно набирающий обороты, и «Вольво», который давно слывет в народе самым безопасным.

Не разочаровались в своем приобретении владельцы

«мерседесов» и БМВ, в целом устраивают россиян «японцы», «французы» и «корейцы». Ну и «Чери», подкупающая в первую очередь своей доступностью – в лучшем смысле слова. Неожиданно низок процент удовлетворенных среди владельцев «Ауди». Видать, подражала их иномарка! Впрочем, сказать твердое «нет» решаются лишь немногие: почти четверть владельцев «четырёхколецов» затрудняются с оценкой,

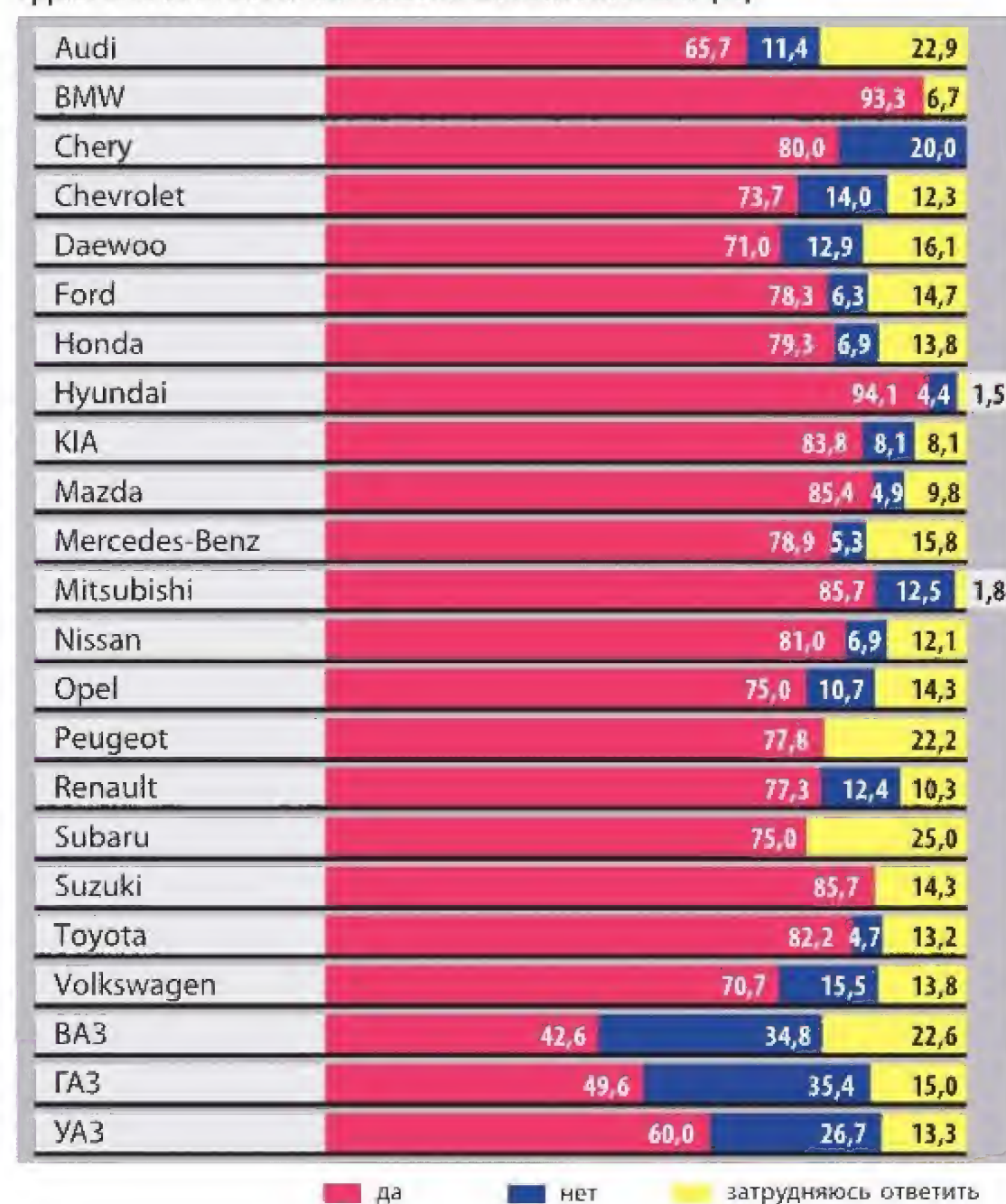
как и обладатели «Субару» – две этих марки собрали рекордное количество «затруднений с ответом».

По уровню разочарований лидируют отечественные ВАЗ, ГАЗ и УАЗ – не оправдали надежд! Меньше всего удовлетворяют владельцев (42,6%) модели ВАЗа, а почти пятая часть обладателей этих машин крепко задумалась, как бы поделикатнее ответить на наш вопрос. И, видимо, думает до сих пор...



Продукция ВАЗа – абсолютный лидер по распространенности (ею владеют почти 52% наших читателей), но прогноз, как говорят медики, – неутешительный: ВАЗ намерены приобрести менее 15% опрошенных. Удовлетворены же своим автомобилем менее 43% владельцев – наиболее низкий показатель!

УДОВЛЕТВОРЕННЫ ЛИ ВЫ СВОИМ АВТОМОБИЛЕМ? (%)



СМЕНИТЬ ИМИДЖ

Удивительно, но большинство владельцев назвали в качестве будущего авто не ту марку, которой владеют в настоящее время. Проследим за сменой предпочтений, ограничив список желаемых брендов пятеркой самых востребованных владельцами каждой из марок.

Бросается в глаза почти полное отсутствие отечественных марок в списке предпочтений. ВАЗ в качестве следующего автомобиля планируют приобрести лишь владельцы отечественной техники (причем меньшинство из них) да небольшая часть собственников «Ситроена» (заметим, как раз стопроцентно удовлетво-

«Форд» занимает второе место по распространенности, но от ВАЗа его отделяет пропасть – 5 и 52% соответственно. 78% опрошенных удовлетворены маркой, но останутся верны ей, увы, менее 20% владельцев. Зато «Форд» остается самой желанной покупкой – почти 19% читателей мечтают именно о нем.



«Тойота» занимает третье место в списке предпочтений наших читателей (12%). На том же месте стоит марка и по распространенности, хотя и с меньшей долей – всего 4,9%. Однако у «Тойоты» очень высокий показатель удовлетворенности владельцев (82%), а 40% из них не собираются менять эту марку на другую. Более верные поклонники только у БМВ.

ренных своим авто!). Видимо, первые «не нюхали» иномарок, а вторые – «наших».

А вот «Форд» и «Тойоту» в качестве возможного кандидата рассматривают почти все владельцы. Это ли не залог стабильного спроса в будущем? Готовы пересесть на «Форд» водители ВАЗа, «Вольво», «Шкоды», «Рено», «Опеля», «Хендай», «Дэу» и даже «Ауди». Хотя долгосрочные позиции «Тойоты» выглядят куда прочнее: «японку» хотят приобрести свыше 40% ее сегодняшних владельцев, тогда как «Форд» на «Форд» готовы поменять лишь около 20% россиян. Это ли не отголоски раскрученного имиджа «первой народной иномарки»?

КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ КУПИЛИ БЫ ВЗАМЕН СУЩЕСТВУЮЩЕГО?

Владею	Купил бы	%	Владею	Купил бы	%
Audi	Ford	13,4	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz	23,3
	Honda	11,9		Ford	13,3
	Audi	10,4		Nissan	10,0
	Nissan	9,0		Toyota	10,0
	Chevrolet	7,5		Mitsubishi	6,7
BMW	BMW	43,3	Mitsubishi	Mitsubishi	26,3
	Honda	13,3		Toyota	15,8
	Audi	6,7		Ford	13,2
	Mitsubishi	6,7		Nissan	6,6
	Toyota	6,7		Honda	5,3
Chevrolet	Chevrolet	14,1	Nissan	Toyota	23,2
	Ford	13,0		Nissan	20,0
	Toyota	10,9		Ford	12,6
	Opel	8,7		Volkswagen	7,4
	Volkswagen	7,6		Mazda	5,3
Citroen	Peugeot	33,3	Opel	Ford	18,9
	Cadillac	16,7		Opel	17,0
	Daewoo	16,7		Volkswagen	10,4
	Volvo	16,7		Toyota	8,5
	BA3	16,7		Hyundai	5,7
Daewoo	Ford	17,3	Renault	Ford	21,5
	Mitsubishi	11,2		Renault	21,5
	Nissan	10,2		Nissan	10,1
	Renault	9,2		Toyota	8,9
	Toyota	9,2		Volkswagen	6,3
FIAT	FIAT	37,5	Skoda	Ford	21,4
	Peugeot	25,0		Skoda	17,9
	BMW	12,5		Toyota	14,3
	Daewoo	12,5		Volkswagen	10,7
	Hyundai	12,5		Opel	7,1
Ford	Ford	19,7	Toyota	Toyota	40,3
	Toyota	16,6		Honda	11,3
	Nissan	11,7		Nissan	9,5
	Opel	7,6		Ford	7,7
	Mitsubishi	7,2		Volkswagen	4,5
Hyundai	Ford	15,5	Volkswagen	Volkswagen	24,9
	Toyota	15,5		Ford	15,1
	Hyundai	14,7		Mitsubishi	7,1
	Mazda	6,9		Skoda	7,1
	Nissan	6,0		Hyundai	5,3
Honda	Honda	22,0	Volvo	Ford	28,6
	Ford	14,0		Renault	28,6
	Toyota	10,0		Nissan	14,3
	Renault	8,0		Toyota	14,3
	Mitsubishi	6,0		Volvo	14,3
KIA	KIA	26,5	BA3	Ford	18,7
	Ford	14,3		BA3	18,1
	Toyota	14,3		Toyota	9,0
	Nissan	12,2		Renault	7,4
	Volkswagen	6,1		Chevrolet	6,1
Mazda	Ford	14,8	YAZ	BA3	24,0
	Mazda	13,0		YAZ	20,0
	Mitsubishi	9,3		Ford	16,0
	Nissan	9,3		Mazda	8,0
	Toyota	9,3		Audi	4,0

Однако нашлось немало твердых сторонников эксплуатируемых марок. Не хотят изменять своим привязанностям хозяева БМВ (44%), «Тойоты» (41%), «Фольксвагена» (25%), «Мицубиси» (27%), «Мерседеса» (24%), КИА (27%), «Шевроле» (14%), ФИАТА (38%), «Хонды» (22%) и опять же «Форда» (20%).

В целом же, взамен «французов» хотят «французов»,

«немцев» меняют на «немцев», а «японцев» – на «японцев».

Впрочем, процесс выбора отнюдь не заканчивается определением желанной марки и модели. Наоборот, для покупателей нового автомобиля с этого наступает, как правило, самый мучительный период – подбор комплектации. О вкусах и предпочтениях на сей счет мы расскажем в следующем номере. □



Цунами не остановить

В этом году в России представили полтора десятка новых «китайцев», которые начнут продаваться здесь в ближайшие месяцы. Захлестнет ли новая волна российский рынок? Ответ искали Александр Добин и Григорий Немировский.

НЕ ПУСКАТЬ?!

«FAW-Вита», «Лифан-Бриз», «Джили-Отака», «Чжонсин-Лендмарк», «Мэйпл» – вот лишь некоторые из последних китайских сюрпризов. Цифры продаж в России за шесть месяцев этого года действительно впечатляют: почти 39 тыс. машин из КНР на сумму 450 млн. долларов! Причем около 23 тыс. из них – легковые автомобили. Еще два года назад за аналогичный период продали лишь 6700 авто. А российские дилерские холдинги (см. табл.) разворачивают сборочные производства китайских марок.

Российский потребитель охотно покупает недорогие китайские автомобили, делая выбор не в пользу дорогих отечественных. И сколько ни твердят о низкой безопасности «китайцев» и об отсутствии запчастей, продажи растут в геометрической прогрессии.

ОДИН АВТОМОБИЛЬ НА СТО КИТАЙЦЕВ

Сегодня внутренний рынок Китая – территория жесточайших ценовых войн. Только крупных производителей здесь около сорока. Плюс совместные предприятия, выпускающие авто европейских и японских марок, плюс совсем небольшие компании – итого около 120. По оценкам

экспертов, уже сегодня в Поднебесной выпускается на 1,7 млн. транспортных средств больше, чем способен поглотить рынок страны. При этом в Китае на 100 жителей приходится всего 1,03 автомобиля, тогда как в России – уже 20, в Европе – 40, а в США и вовсе 75.

Ценовые страсти накалены до такой степени, что 90% китайских компаний в те-

чение года несколько раз снижают розничные цены, порой на 10–15%, что для Европы или Японии несбыточная мечта.

Эта ситуация неизбежно выталкивает китайских производителей наружу. Маржа (разница между ценой и себестоимостью) падает, число конкурентов растет. Выход очевиден: рядом Россия – широкая ступенька на пути в Европу.



Для китайцев Россия – первый шаг на пути в Европу. Возможно, скоро китайский флаг за столом переговоров будет соседствовать с британским.

ВЕСЛОМ ВОЛНУ НЕ ОСТАНОВИШЬ

Только побывав на китайских заводах, осознаешь истинный масштаб готовящегося наступления, поражаясь масштабу и серьезности намерений. Становится понятно, что здешние киты пока только планируют выйти на российский рынок – мощно, масштабно, демпингуя ценами и просачиваясь во все свободные щели устоявшегося, казалось бы, здания отечественного рынка. Попутки нашего правительства затормозить китайскую автоэкспансию впору сравнить с попыткой остановить волну веслом.

«Беда» в том, что китайцы очень быстро учатся, быстро принимают решения и быстро их внедряют. В качестве заградительного барьера можно, к примеру, обязать их поставлять авто только с Евро IV (сегодня среди китайских брендов лишь единицы могут позволить себе такую роскошь). Но коль потребуется, через 6–8 месяцев все автомобили оснастят такими моторами – их автопрому это вполне по силам. Чего бы придумать еще? Европейский крэш-тест на 64 км/ч? У китайцев нет опыта испытаний на такой скорости – их ориентир 50 км/ч, но они уже начинают их проводить. Кстати, задействовав в том числе и специалистов Дмитровского автополигона!

Бороться бессмысленно, да и незачем. Пора осознать, что китайские автомобили все равно придут и в Россию, и в Европу. Ничего страшного в этом нет: тем же путем шли и Япония, и Корея. Сейчас многие китайские производители плотно сотрудничают с ведущими мировыми концернами, которым завтра поднатеревшие ученики укажут на дверь. «Это хороший бизнес, признаются китайцы, – их технологии в обмен на наш рынок!»

НОВИЧКИ БРОСАЮТ ВЫЗОВ

В течение 10–15 лет крупнейшие китайские компании собирали автомобили самых известных мировых брендов, имели хорошую маржу и стабильный спрос. И вдруг в конце 2005 года появились дерзкие новички. Первые из них (в частности, знакомая нам «Чери») добились того, что их продукция стала теснить изделия известных брендов – прибыль, естественно, начала падать. Но самое неприятное, что новички стали первыми проникать и на внешний рынок. А «монстры» оказались не готовы к ответной реакции: у них не было собственного продукта, а поставлять на внешний рынок выпускаемые автомобили иностранных брендов они не имели права.

И они лихорадочно бросились создавать свои проекты. Кое-что удалось. Яркий пример – компания SAIC, один из лидеров

китайского автопрома, которая выпустила «Рове-750», купив права на британский «Ровер-75». В результате появился автомобиль, который стоит безумных денег даже по местным меркам (\$28 750–40 000). Глупо думать, что его будут покупать в России, где цена вырастет еще на 25–30%. Да, машина без сомнения хорошая. Но у нас в этом ценовом диапазоне есть немало достойных предложений от более известных фирм.

Еще один китайский монстр – государственный концерн FAW, много лет собиравший и продававший на внутреннем рынке «Фольксваген», создал «Бестурн» (представительский седан класса «люкс»), собираясь выйти с ним и на российский рынок. Но, во-первых, автомобиль получился дорогим (в РФ – \$25 000–30 000), а во-вторых, правительство КНР запретило собирать китайские автомобили на тех же конвейерах, где собирают «европейцев» и «японцев» (чтобы стимулировать автоконцерны вкладывать деньги в собственные исследования и развитие). В итоге пробным камнем «Первого автомобильного» (FAW – First Automobile Works) стала «упакованная» компактная модель «Вита» за \$13 000, что уже ближе к уровню жизни россиян.

С каждым месяцем задержки эти крупные игроки рискуют вообще потерять свое место на российском рынке. Именно поэтому новинки китайского автопрома будут появляться в России все чаще и чаще.

ЗАКРЕПИТЬСЯ НА МЕСТНОСТИ

Для китайской экспансии в Россию нынешний год стал переломным. По прогнозам аналитического агентства «Автомобильная статистика», объем продаж автомобилей из КНР может превысить 50 тыс. штук (а это 250% по отношению к прошлому году!). Теоретически российский рынок уже сегодня способен переварить и более 100 тыс. авто, но пока продажи сдерживают отсутствие дилерских сетей, должной рекламы, сервисных центров и... нехватка производственных мощностей – «китайцев» охотно покупают за рубежом: в Египте, Вьетнаме (здесь эти авто работают в такси), Иране, Болгарии, Турции и др. – всего 25 стран, не считая тех, где закупки носят эпизодический характер.

Сейчас рост продаж в России в основном обеспечивается притоком новых брендов; так будет продолжаться еще год-другой. Но экономисты считают, что перспективность прямого импорта китайских авто в Россию невелика. По прогнозам, продажи каждого бренда составят не более не-



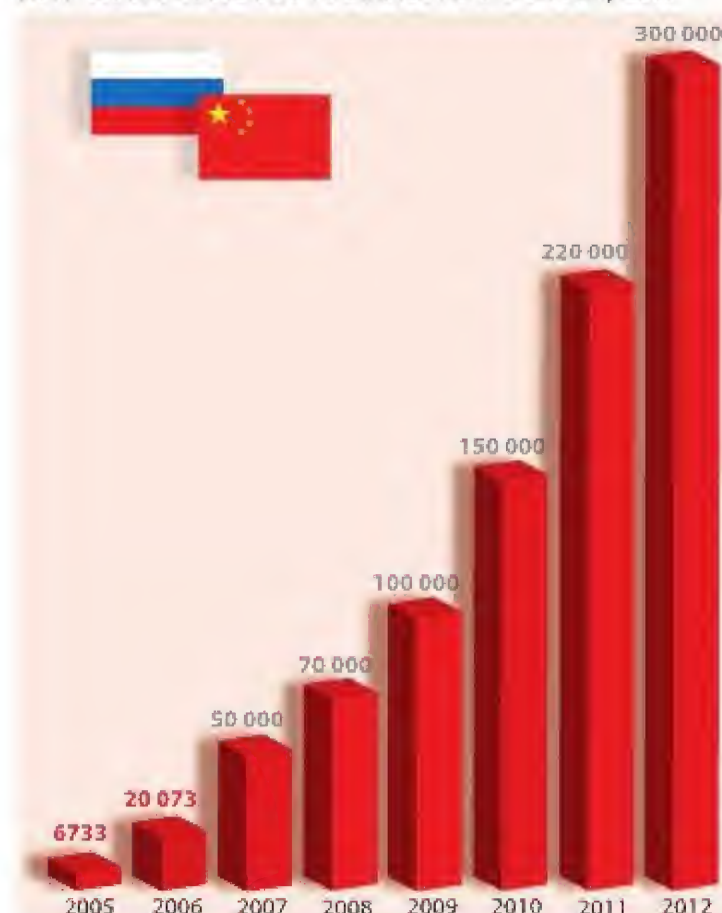
Завод «Джили»: конкурентов моторами закидаем! А китайское клеймо на двигателе скрывает эмблему «Мицубиси».



Возможно, так скоро будут выглядеть пробки на улицах российских городов.

В КНР объем продаж легковых автомобилей собственного производства в I квартале 2007 года вырос на 22,4% по сравнению с тем же периодом прошлого – до 1,54 млн. штук. Лидерами стали «Джи-Эм» и «Фольксваген», сделанные в Шанхае, а третье место занял местный «Чери». Аналитики полагают, что продажи автомобилей в Китае в ближайшее время будут увеличиваться. Такая оценка основана на быстром росте китайской экономики и доходов населения. В 2006 году в Китае продано новых автомобилей больше, чем в Японии, рост продаж составил 36,9% – до рекордных 3,83 млн. штук.

ПРОДАЖИ (2005–2006 гг.) И ПРОГНОЗ (2007–2012 гг.) ПРОДАЖ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ, шт.*



*По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ».

ДИНАМИКА ПРОДАЖ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ*, шт.

Марка	2005	2006	6 мес. 2007
Chery	476	12 242	18 558
Great Wall	4070	4788	2580
BYD	152	1694	534
Hafei	—	1253	739
Tianye	1610	96	н.д.
Xinkai	425	н.д.	н.д.
Dadi	—	246	н.д.
Tianma Century	—	210	н.д.
Итого	6733	20 529	22 411

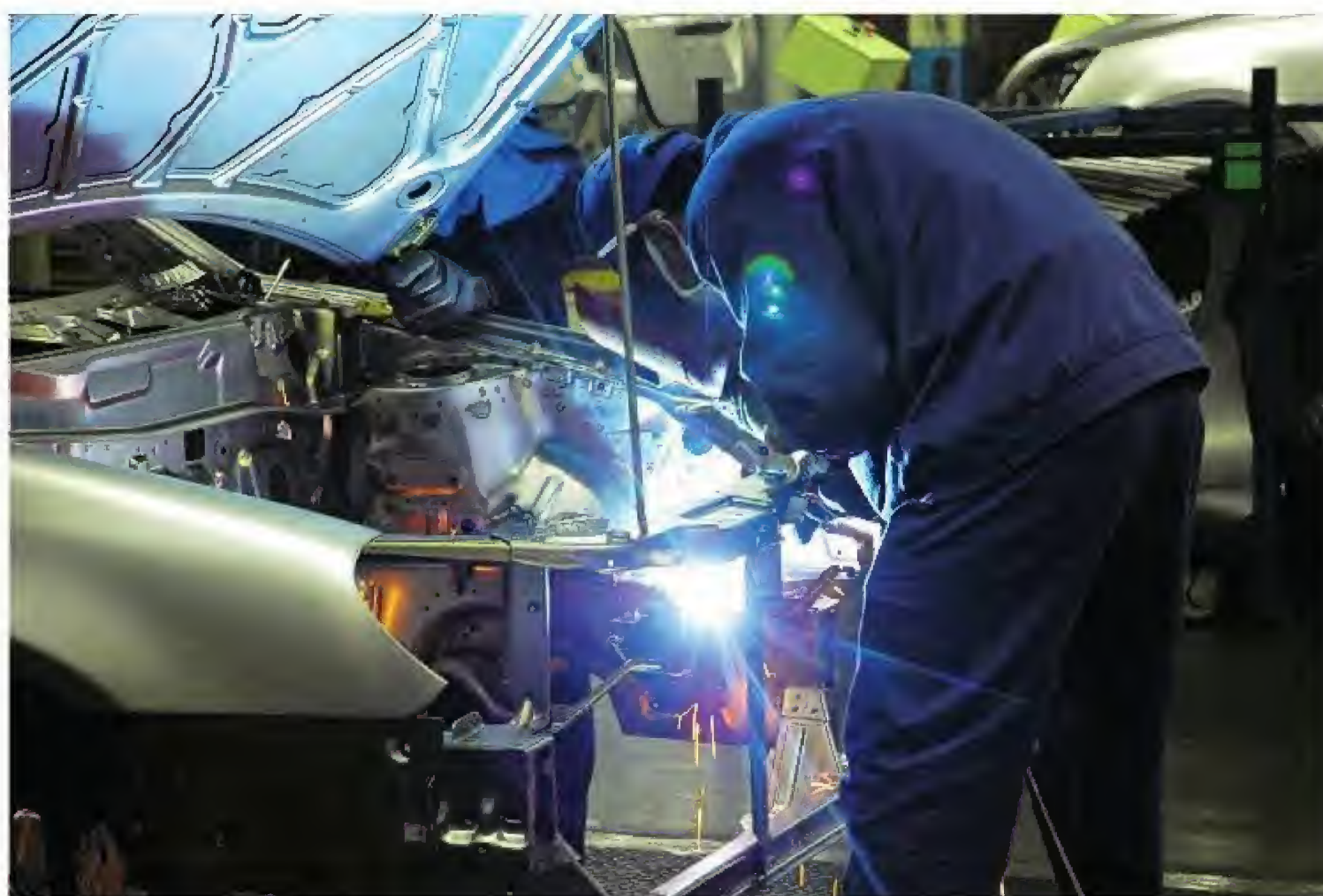
*По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ».

Примечание: прочерк — не продавался; н.д. — нет данных (не учтены в итоговом результате).

СБОРКА И ПРОДАЖА КИТАЙСКИХ МАРОК В РОССИИ

Марка	Производитель	Российский поставщик
Chery	«Автотор», Россия, Калининградская обл.	«Чери Автомобили Рус»
Great Wall	«Электроизолатор», Россия, Гжель; Китай	«Ирито»
Hafei	Китай	«Ирито»
BYD	Китай	«Ирито»
FAW*	Китай	BETA
FAW**	Китай	«Ирито»
Foton	Китай	«Ирито»
Geely	АМУР, Россия, Новоуральск	«Инком-авто»
ZX-Auto	АМУР, Россия, Новоуральск	«Инком-авто»
JMC	Китай	«Инком-авто»
Brilliance	Китай	«Атлант-М Азия»
ShuangHuan	Китай	«Атлант-М Азия»
Landwind	Китай	«Атлант-М Азия»
Changfeng	Китай	«Атлант-М Азия»
Lifan	«Дервейс», Россия, Черкесск	«Автомир»
DADI	Китай	«Интерэксперт»
SOYAT	Китай	«Интерэксперт»
Derways	«Дервейс», Россия, Черкесск	«Дервейс»

* Легковые. ** Грузовики.



Ручная сварка дешевле роботов. Да и «перепрограммировать» сварщика на новую модель проще.

скольких тысяч в год. Продажи за семь месяцев нынешнего года подтверждают, что все бренды, ввозимые по прямому импорту, стагнируют (не развиваются). Среди них «Бриллианс», «Хафей», «Грейт Уолл», BYD. Будущее — за сборочными производствами. Сегодня ведутся активные переговоры о постройке заводов в России. В 18 странах из упомянутых 25 строятся или уже работают такие производства.

Понимание того, что импорт из КНР — не самый перспективный путь развития, приходит уже и к тем дилерским холдингам, которые изначально делали ставку только на ввоз. Такие компании сейчас активно ищут возможности сборки «китайцев» в России. К сожалению, перечень производств, которые в состоянии собирать промышленные партии автомобилей, ограничен. А в создание новых нужно вложить сотни миллионов долларов.



Регулировка света на конвейере — в четыре руки и две отвертки. Техосмотр пройдем!

Инвесторы есть, но это не «быстрый», притом подверженный рискам бизнес (вспомним хотя бы недавние запретительные меры правительства). Хотя вложения в сборочное производство позволят получить высоколиквидный продукт.

Как бы то ни было, китайцы смотрят на российский рынок с большим оптимизмом. До Европы китайская волна пока не достигнет, а в России к 2010 году ожидается появление не менее двух десятков новых брендов, каждый из которых ежегодно будет продавать от 10 до 20 тыс. автомобилей. Три абсолютно новых крупных бренда — JAC, MG и Haima собираются вывести на наш рынок уже через несколько месяцев.

НАША НИША

Через три года в России ежегодно будут продавать более 150 тыс. китайских автомобилей в год. Это самый скромный про-

За первые шесть месяцев 2007 года экспорт китайских автомобилей достиг 241 тыс. штук. Главным потребителем стала Россия. В денежном выражении экспорт «китайцев» достиг \$2,7 млрд., на 110,7% больше, чем за тот же период прошлого года. 65% поставок — грузовики, большие и средние автобусы, а также автомобили специального назначения; на их долю приходится 72%. Для зарубежных потребителей средняя стоимость произведенного в Китае транспортного средства — \$11 200, что на 23% выше, чем годом ранее. С января по июнь 2007 года в Россию поставили 38 600 машин на общую сумму \$450 млн.

Число легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам в Китае, превысило 13 миллионов. Как сообщают в объединенном докладе Министерство транспорта и Министерство обороны КНР, на 30 июня 2007 года общий автопарк страны (исключая Гонконг, Макао и Тайвань) составлял 53 558 098 машин. 32 миллиона из них находятся в частной собственности, но по большей части это грузовики и автобусы. Лишь треть частного автопарка составляют легковые автомобили, но этот сегмент самый перспективный: за год рост составил 16%.

Сейчас почти все ведущие автопроизводители открывают собственные производства в Китае, и ежегодный прирост их продаж выражается десятками процентов.

гноз. В ближайшие 5–7 лет «китайцы» могут занять нишу бюджетных автомобилей. Сегодня основной спрос в России на авто стоимостью \$10 000–17 000. Поэтому в наших регионах скрыт основной потенциал китайских машин.

Ниша недорогого, но сбалансированного по техническим характеристикам и оснащению, современного по дизайну автомобиля пока не заполнена. Продавцы же отмечают, что любую китайскую машину россияне воспринимают как иномарку, а это значимый фактор.

МИСКА ДЕГЯ

Побочный эффект ценовых войн китайских производителей – потеря качества выпускаемых автомобилей. Последние данные Китайской ассоциации потребителей (China Consumers Association – CCA) свидетельствуют, что 77% машин ломают-



Новинка от компании «Чжонсин» (Zhongxing или ZX-Auto) «Чжонсин-Лендмарк» с бензиновым двигателем «Мицубиси» 2,4 л. Сегодня китайские автомобили присутствуют во всех сегментах рынка – от микровэнов до седанов бизнес-класса и вседорожников.

ся в первые полгода эксплуатации. Чаще всего неисправности возникают в ответственных узлах – тормозной системе, замках, рулевом управлении, выходят из строя шины и кондиционеры. В среднем на 100 новых авто приходится 338 дефектов.

Как отмечают эксперты, стремление снизить стоимость автомобилей заставляет производителей закупать более дешевые и, соответственно, худшего качества комплектующие. Помимо этого, стремление выпускать все новые и новые модели существенно сокращает сроки исследовательских работ и доводочных испытаний. Попробуйте представить: только в 2006 году на рынке появилось более 100 новых моделей!

По данным Ассоциации автомобильного производства Китая (China Automobile Industry Association – CAIA), за последние 10 месяцев было продано более 3 млн. ав-

ПРОДАЖИ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В I ПОЛУГОДИИ 2007 ГОДА, шт.*

Марка/Модель	Количество
Chery	18 558
Amulet	10 119
Tiggo	4986
QQ	825
Fora	2596
Oriental Son	32
BYD	534
Flyer II	534
Great Wall	2580
Deer G1	2
Deer G2	1
Deer G3	404
Deer G5	36
Hover	1054
SUV G5	802
Sailor	281
Hafei	739
Brio	587
Simbo	152
ИТОГО	22 411

*По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ».

томобилей. Однако, как и раньше, многие покупатели в первую очередь обращают внимание на стоимость и внешний вид автомобиля, нежели на его качество.

Но, несмотря на рост общего количества дефектов, индекс покупательской удовлетворенности (Customer Satisfaction Index – CSI), определяемый CAIA, вырос по сравнению с прошлым годом. Улучшения заметны в основном в автомобилях, которые попадают в ценовую категорию 50–100 тыс. юаней (\$6250–12 500). Самым надежным автомобилем признан «Фольксваген-Джетта», выпускаемый на совместном предприятии FAW-Фольксваген. Самыми низкокачественными названы автомобили компании «Джили» (стоимость до 50 тыс. юаней). Негативные отзывы также получили «Чери-QQ» и «Сянган-Альто». Но на продажах в России это никак не отразилось.



В чем в чем, а в легких грузовиках китайцы знают толк. Нашей «Газели» скоро придется отражать серьезные атаки конкурентов.

Несмотря на то что за китайскими товарами – от трикотажа до пиротехники – давно закрепился стереотип «третий сорт», автомобилей из Поднебесной покупают в России все больше. А учитывая, что их качество в целом растет вместе с ассортиментом (особенно с приходом на рынок крупных производителей), российский рынок, как и отечественный автопром, ожидают большие потрясения. И пусть они наступят лишь через несколько лет – недаром о цунами предупреждают заранее. Когда видишь волну, спасаться уже поздно.

На пороге зимы

До 15 декабря владельцы «Шкоды» смогут подготовить автомобиль к зиме в «Авто-СпецЦентре на Таганке» за 399



рублей. Проверят систему отопления, аккумуляторную батарею, уровень масла в двигателе, систему охлаждения (уровень и качество охлаждающей жидкости, герметичность), освещение, работу стеклоомывателей и стеклоочистителя, состояние ходовой части, тормозных шлангов, дисков и колодок, антикоррозионную защиту кузова, систему выпуска, а также продиагностируют мотор. Обнаруженные неисправности устранят за дополнительную плату.

Бонусные шины

Компания «Свид-мобиль» из Санкт-Петербурга дарит каждому покупателю «Вольво-

С30» с двигателем 1,6 л комплект зимних шипованных шин Pirelli Winter Carving Edge.



Кредит для влюбленных в «Ауди»

«Ауди Центр Варшавка» предлагает покупателям А4 программу «Ауди Кредит Адванс». Условия таковы: ежемесячный платеж – 13 330 руб. (430 руб. в день), размер первого взноса – 245 тыс. руб.



Другой вариант – покупка в кредит сроком на три года с последующим обязательством приобрести новую «Ауди». Тогда в указанный период владелец выплачивает лишь 50% стоимости. По истечении срока машину принимают по системе трейд-ин. Разницу между стоимостью выкупа и остатком по кредиту засчитывают в качестве первого взноса за новое авто. При отказе от покупки владелец выплачивает кредит до конца, оформив при необходимости новый договор. Общая продолжительность действия кредитов не должна превышать пяти лет.

«Автомир» – детям

В московских салонах компании «Автомир» установили специальную цену на «Хёндай-Соната» с двигателем 2,7 л – 579 900 рублей (скидка около 5%). Приобретая «Дэу-Матиз» здесь дарят детское кресло (можно выбрать из трех видов для детей разного возраста). А покупатели «Дэу-Нексия»

с 16-клапанным двигателем получают комплект зимней шипованной резины «Пирелли-Карвинг».

Еще одно предложение распространяется на весь модельный ряд марки: при первом обращении в сервисный центр «Хёндай Марьино» предоставляется скидка 10% на любые работы.



Процент «Независимости»

Компания «Независимость Форд» предлагает широкий набор выгодных кредитных программ сроком до трех лет на различные автомобили: С-макс – эффективная ставка 1,9% при первоначальном платеже от 30%, S-макс – 4,9 и 30%,

Focus SE – 1,9 и 40%, Fusion – 4,9 и 50%, Fiesta – 1,9 и 50%, Explorer – 4,4 и 50% соответственно. Предложение действует до конца ноября. В этот же период все покупатели «Форда-Фьюжн» получают третий год гарантии в подарок.

Искусство в массы

Питерский автоцентр «Даккар» совместно с компанией «Шелл» (Shell) открывают сезон подарков. Любой, кто воспользуется услугой аэрографии, получит комплект автокосметики Shell: жидкость для очистки ко-

лес, средство по уходу за пластиковыми изделиями, размораживатель, ароматизатор, эмульсионный восковой полироль, аэрозоль для ухода за резиновыми изделиями, салфетки для полировки.





Золотая осень «Рус-Лана»

Покупателям «Октавии» в «Рус-Лан Skoda» дарят цвет «металлик» и сетку в багажник. В техническом центре владельцам «шкод» бесплатно проведут диагностику ходовой части, проверят аккумулятор и температуру замерзания антифриза.

Кроме того, до конца осени в «Рус-Лане» действуют бонусные акции: 10-процентная скидка на запчасти и работы для автомобилей 1997–2002 гг. выпуска, 20-процентная – на промыв-

ку топливных форсунок при прохождении ТО, 15-процентная скидка на работы и 10-процентная – на запасные части и расходные материалы, рекомендованные по результатам ТО. Если стоимость ремонтных работ превысит 1000 рублей, авто помогут бесплатно. Таким автовладельцам предложат безвозмездно проверить давление в шинах, износ тормозных дисков и колодок и наружное освещение.

«Вольво» – без справки

Международный Московский Банк и компания «Обухов», официальный дилер «Вольво», предлагают специальные условия покупки в кредит новых автомобилей в Москве. Кредиты выдаются в долларах США на срок до 7 лет. Для кредитов до 3 лет диапазон процентных ставок – от 6% годовых (при первоначальном взносе от 40%) до 9% (без первоначального взноса). Если первоначальный взнос составляет не ме-

нее 40% стоимости автомобиля, для получения кредита не обязательны документы, подтверждающие трудовую деятельность и доход, – достаточно паспорта и водительского удостоверения. Можно оформить кредит без подтверждения доходов и при взносе от 20%. В этом случае максимальный срок кредита – 3 года, а процентная ставка – 9% годовых. Программа действует до 31 декабря 2007 года.



На правах рекламы



Лётное снаряжение
или **улётная** компания?


OPEL

Возьмите с собой и то, и другое!
С новым Opel Zafira вам не придется идти на компромиссы!

www.opel.ru

Реклама. Товар сертифицирован



АВТОИМПОРТ®
официальный дилер

тел. (495) 6-555-000
www.avtoimport.ru

Москва, пр-т Андропова, 22
м. «Коломенская»

• тест-драйв • трейд-ин • лизинг
гарантийный ремонт и обслуживание

«Мурано» в кредит

Автоцентр «Ниссан-Кунцево» предлагает специальные кредитные программы для покупателей «Ниссан-Мурано».

КРЕДИТНЫЕ ПРОГРАММЫ

Условия компании	«4,4%/7,4%»	«5,4%/8,4%»	«6,4%/9,4%»
Минимальный первоначальный взнос, %	40	30	20
Максимальный срок кредита, мес.	24	36	60
Процентная ставка (годовых), долл. США	4,4%	5,4%	6,4%
Процентная ставка (годовых), руб.	7,4%	8,4%	9,4%




Жесть со скидкой


До 31 ноября 2007 года в московском техцентре «Каньон» (официальный дилер «Хёндай» в России) стоимость нормочаса при кузовном ремонте моделей «Хёндай-Гетц», «Элантра», «Соната», «Акцент» – 600 руб., а для моделей XG,

«Туссан», H-1, «Траджет» и «Купе» – 700 руб. Также действует скидка 5% при заказе запасных частей. Калькуляция ремонта составляется по сертифицированной программе Audotex (с ней работают и страховые компании).

На правах рекламы




Ford C-MAX
Покупка по кредитной программе - от **1,9%** годовых*.
Подарки на сумму до **25 900 руб***




Ford Focus Special Edition
Покупка по кредитной программе - от **1,9%** годовых*

Feel the difference
Навстречу переменам



www.ford.ru

*Кредитная программа реализуется в партнерстве с Банком ЗАО "ММБ". Валюта кредита – доллар США. Процентная ставка по банковскому кредиту – от 9% годовых сроком до 3-х лет. Кредитная программа действует при 30% предоплате на Ford C-max и при 40% предоплате на Ford Focus SE и отражает затраты клиента на финансирование покупки автомобиля, сниженные за счет предоставления участнику программы специальной цены на автомобиль. В результате затраты покупателя на расходы на приобретение автомобиля в рамках программы оказываются равными расходам на кредит по указанной ставке. Подробности на сайте www.fordcenter.ru. Срок действия предложения 30.11.2007.



НЕЗАВИСИМОСТЬ
ГРУППА КОМПАНИЙ

Продажа, сервис, запчасти: **+7 (495) 258-4444**
Москва, ул. П. Корчагина, д. 3
www.fordcenter.ru

*Мы находимся
близко к центру!*



ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Петр Меньших

EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Вячеслав Субботин, Игорь Твердунов,
Антон Чуйкин

ШЕФ ПО ТЕКСТУ

Владимир Аркуша

СОВЕТНИК ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Марк Тилевич

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ

Сергей Канунников (зав. отд.),
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Ключков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов,
Максим Сачков, Анатолий Фомин

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ

Владимир Соловьев (зав. отд.)

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков,
Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп,
Андрей Сидоров

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Максим Приходько
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27

СПОРТ И ТЮНИНГ

Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев

ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ

Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Васильев,
Максим Гомянин, Денис Чиликин

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (главный художник),
Наталья Кледова (зав. отд.),
Олег Воеводов (графика),
Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоpy),
Татьяна Чикунова (верстка),
Мая Исаенкова (корректурa)

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Антонина Диричева, Андрей Михайлов
тел. (495) 267-30-65, 261-37-61

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Семен Шадрин (директор), Сергей Долгин,
Степан Кузьменко, Александр Мухин
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67

Формат 207x270 мм.

Отпечатано в типографии ILTE (Италия)

Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 520 000 экз. сертифицирован
Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Валерий Пушков

ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»

ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07

E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Editorial office Western Europe

Norbert Hobbhahn

Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784

Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «За рулем». Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.

Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2007

В ДЕКАБРЬСКОМ НОМЕРЕ:



За «Туарегом» – «Тигуан»

Успеху «Фольксвагена-Тигуан» должен способствовать не только ажиотажный спрос на кроссоверы, но и незаурядные ездовые качества компактной машины.



Капелька на асфальте

«Сузуки-Сплэш» призван облегчить передвижение по мегаполису и тем самым укрепить популярность японской марки.



Испанское каприччио

Машине со спортивной нотой не подобает быть дешевой – такова позиция фирмы SEAT. Разделят ли ее российские покупатели?

Седан – это по-нашему

Сумев добиться неплохих продаж «Астры», фирма «Опель» разнообразит этот модельный ряд седаном с заметно удлиненной базой.





Впереди прогресса

Нанотехнологиям находят самое неожиданное применение – например, антикоррозионная защита кузова. Научный подход или модное поветрие?



Здоровье под контролем

Знающим толк в диагностике – о новых приборах фирмы НТС, бережливым владельцам – об уходе за шинами в разделе «Ремонт и сервис».

Школа патриотов

В одном из красивейших регионов нашей страны – Горном Алтае испытатели ЗР не только любовались пейзажами, но и проверили в деле «УАЗ-Патриот».



Трудности перевоза

Павловский автобусный отмечает 75-летие, в Нижнем Новгороде делают фургоны «Валдай», а из Китая привезли 50-тонный самосвал. Об этом и не только – в разделе «Грузовики».



Колеса по характеру

Как изменяются ездовые качества «Калины» в зависимости от диаметра колес и размера шин, от характеристик амортизаторных стоек – тема спецтеста.

УТОЧНЕНИЕ к материалу «Если завтра зима» (ЗР, 2007, № 10). Шина Cordiant Polar является модификацией Я-670: изменены состав смеси, конструкция, технология сборки и незначительно – рисунок протектора.

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.

С праздником!

На страничке, посвященной следующему номеру ЗР, напоминаем о памятных датах декабря. В журнале есть разделы, посвященные технике, есть статьи о ремонте, есть отчеты о путешествиях; но самые актуальные материалы, собирающие наибольшее число откликов, – те, что касаются правовой сферы и социума. Большинство декабрьских дат относятся именно к этой сфере, а значит, касаются всех!

3 декабря – Международный день инвалидов. Вспомним, что одно из средств нормального существования таких людей – автомобиль. Вспомним и не оставим без внимания желтый знак на заднем стекле – при необходимости уступим, по возможности подсобим.

9 декабря – Международный день борьбы с коррупцией. Россия в числе первых подписала Конвенцию ООН против коррупции. Автомобилисты знакомы с нею не понаслышке: техосмотр, регистрация, нарушение правил – поводы для взятки. Только не сегодня! А по-хорошему – никогда!

12 декабря – День Конституции Российской Федерации. Этот главный документ определяет всю правовую основу государства, смысл и содержание всех законов.

27 декабря – День спасателя. 17 лет назад был образован российский корпус спасателей; это день рождения нынешнего МЧС. Сегодня посты МЧС встретишь на всех дорогах страны; и, честно говоря, проку от них больше, чем от пикетов ДПС. С праздником!

31 декабря – поздравляем с наступающим 2008-м! Этот год очень важен для журнала – ЗР отметит свое 80-летие. Немногие издания могут похвастать столь солидным стажем; в то же время мы гордимся своей молодостью, имея в виду и тематику, и аудиторию, и авторский коллектив. В наступающем году вас ждут юбилейные материалы – и, разумеется, статьи на злободневные автомобильные темы.

Впишите свой праздник! День рождения, свадьба, именины – включите и свой памятный день в календарь. Отметим его вместе: от всех читателей «За рулем» – поздравляем!